ANNO XL - N. 11 COPIE 180.000 NOVEMBRE 1934 - ANNO XIII

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO - ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE

ALI NEL CIELO

Gli aeroporti italiani aperti al traffico aereo civile.

Con recente decreto ministeriale l'idroscalo di Marina di Pisa è stato cancellato dall'elenco degli aeroporti doganali; con altro decreto sono stati dichiarati doganali gli aeroporti di Falconara (in sostituzione di quello di Loreto che resta aperto al traffico aereo civile quale aeroporto non doganale); di Sarzana, di Brindisi (in sostituzione di S. Vito de' Normanni); e finalmente gli aeroporti coloniali di Assab e di Tessenei.

In conseguenza di tali provvedimenti, l'elenco degli aeroporti doganali e non doganali aperti al traffico aereo civile è così modificato:

Aeroporti doganali:

1º *Aeroporti per l'atterraggio degli aeroplani:* Bari, Brindisi, Catania, Cagliari (Elmas), Falconara, Milano (Taliedo), Napoli, Palermo (Boccadifalco), Pisa (S. Giusto), Roma (Littorio), Sarzana, Torino (Mirafiori), Trento (Gardolo), Udine (Campoformido), Venezia (S. Nicolò di Lido), Assab (Eritrea), Bengasi (Cirenaica), Massaua, Mogadiscio, Tessenei (Eritrea), Tobruch, Tripoli (Mellaha).

2º *Aeroporti per l'ammaraggio degli idrovolanti (idroscali):* Ancona, Brindisi porto, Cagliari (Elmas), Como, Genova porto, Lido di Roma (già Ostia), Napoli porto, Palermo porto, Siracusa porto, Terranova Pausania, Trieste, Venezia (S. Andrea), Zara, Bengasi porto, Massaua porto, Tobruch porto, Tripoli porto.

Aeroporti non doganali:

1º *Aeroporti per l'atterraggio degli aeroplani:* Bologna, Bolzano, Boscomantico, Ferrara, Firenze, Foggia, Loreto, Novara, Padova, Pescara (limitatamente al periodo di funzionamento della linea aerea Roma-Pescara), Ponte S. Pietro, Siena, Rimini, Vercelli, Vicenza, Sirte (Tripolitania).

2º *Aeroporti per l'ammaraggio degli idrovolanti (idroscali):* Lagosta, Pavia, Portorose, San Remo, Sesto Calende, Torino.

3º *Altre località nelle quali è consentito l'ammaraggio degli idrovolanti:* Abbazia, Alassio, Fiume, Lussino, Stresa, Torre del Lago, Varazze.

Zone proibite alla navigazione aerea in Italia

Con recente decreto ministeriale sono state determinate le zone del territorio italiano vietate alla navigazione aerea civile e straniera. Esse sono complessivamente 17 e comprendono: regioni della frontiera alpina, il golfo de La Spezia, il balipedio di Viareggio, l'isola d'Elba e il canale di Piombino, i poligoni di tiro di Furbara e di Nettuno, lo stretto di Messina, la zona Augusta-Siracusa e quella Trapani-Marsala, i paraggi della Maddalena, Cagliari, Taranto, Brindisi, Venezia, Pola, Zara, l'isola di Lero e Portolago. Detti divieti di volo riguardano soltanto zone specifiche delle località indicate.

Orari autunnali nelle linee aeree italiane.

Il primo settembre scorso sono state introdotte delle variazioni negli orari ed itinerari delle linee aeree italiane. La Roma-Marsiglia-Barcellona è stata modificata in una Roma-Genova-Marsiglia-Barcellona e la Genova-Roma-Napoli-Palermo è stata limitata al percorso tra Roma e Palermo. La linea albanese Tirana-Peskopeja-Kukus è stata modificata in Tirana-Kukus-Pescopeja-Tirana. Le linee da Roma per Salonicco, per Cagliari e per Tripoli (turistica) sono state accelerate rispetto agli orari estivi. Hanno inoltre modificato l'orario le linee Roma-Milano, Palermo-Tunisi, Roma-Siracusa, Tripoli (diretta), Bengasi-Sirte-Tripoli, Brindisi-Atene-Istanbul e Brindisi-Atene-Rodi.

Nuovo servizio aereo tra Lisbona e Tangeri.

E' stato recentemente inaugurato un servizio aereo per trasporto di passeggeri e di posta tra Lisbona e Tangeri, collegato alle linee della Air France e a quelle della South Africa Airways.

In tal modo Lisbona viene collegata con le colonie portoghesi e col Sud Africa. Particolare vantaggio ne deriverà per la celerità delle comunicazioni col Brasile che, in via aerea, disterà dal Portogallo solo tre giorni.

Nuova linea aerea Australia-Inghilterra.

Nel dicembre prossimo avrà inizio una nuova linea aerea regolare postale fra l'Australia e le isole Britanniche, esercita dalla società per il traffico aereo «Quantas Empire Airways»; il servizio passeggeri su detta linea sarà iniziato nel prossimo marzo.

Il «Douglas DC - 2».

Un apparecchio che per le sue caratteristiche costruttive e per le sue qualità aerodinamiche e di rendimento ha destato particolare attenzione nel mondo aeronautico, è il grande monoplano da trasporto bimotore «Douglas DC - 2», americano, di cui recentemente la

casa Fokker ha acquistato la licenza di costruzione.

Costruito per il trasporto di 14 passeggeri, oltre a due piloti e ad un radiotelegrafista, il «Douglas DC - 2» può considerarsi una delle migliori realizzazioni in fatto di velivoli da trasporto. Munito di due motori Wright Cyclone da 700 HP, l'apparecchio raggiunge — grazie anche al carrello a scomparsa — la velocità massima di 338 chilometri e quella di crociera di 315 chilometri all'ora, alla quota di 3800 metri con un carico totale di 8200 chilogrammi, e con una autonomia media di 1500 chilometri.

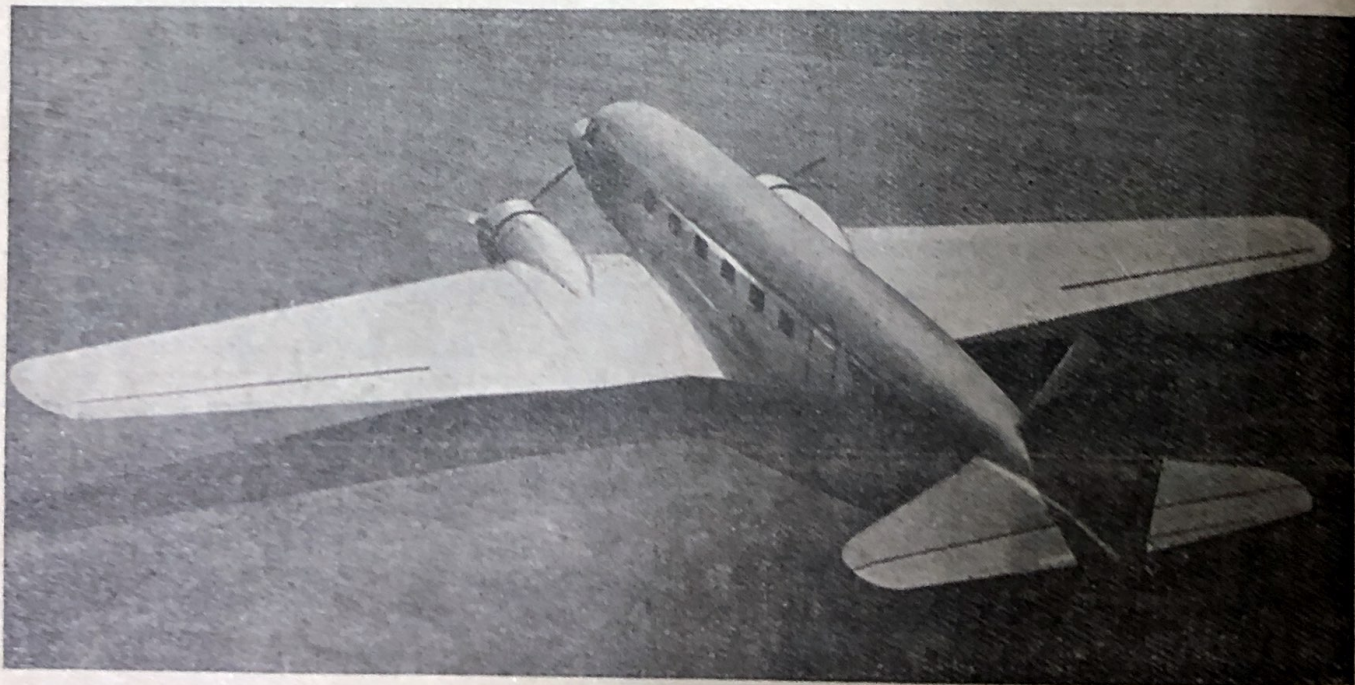
RAPPRESENTAZIONE IN PIANTA DEL «DOUGLAS DC-2».

Caratteristiche principali:

apertura alare	m.	25,90
lunghezza	»	18,90
altezza	»	5 —
superficie portante	m.²	87,50
peso a vuoto	kg.	5530 —
carico utile	»	2670 —
peso totale	»	8200 —
carico per m.²	»	93 —
carico per cavallo	»	3,85
velocità massima	km-h.	338 —
velocità di crociera (75 % della potenza)	»	315 —
velocità di crociera (62,5 % della potenza)	»	277 —
quota di tangenza pratica	m.	7100 —

Nuovo aeroporto a Francoforte sul Meno.

Nell'agosto scorso si sono iniziati i lavori di costruzione di un nuovo aeroporto per la città di Francoforte sul Meno. Il nuovo aeroporto viene eretto in località «Stadtwald», sulla sponda meridionale del Meno. Esso avrà una superficie totale di 220 ettari — contro i 100 ettari dell'aeroporto attuale — di cui 110 costituiranno il vero e proprio campo di rullaggio. Per i lavori di livellamento e di sistemazione del terreno si prevede una durata di 5 mesi circa.

Gli edifici del nuovo aeroporto verranno eretti sul limite nord dello «Stadtwald» e tutti gli impianti verranno costruiti secondo le moderne esigenze del traffico aereo.

IL «DOUGLAS DC-2»

Il monoplano da turismo « Caudron C. 430 ».

Una interessante realizzazione della tecnica aeronautica francese è costituita dal monoplano da turismo Caudron C. 430 con il quale è stato battuto il *record* di velocità sui 100 chilometri per biposti leggeri.

La cellula del Caudron è costituita da un'ala a sbalzo di forma trapezoidale, in un sol pezzo, a longherone unico. L'ala è munita di alette ausiliarie di curvatura. Il posto di pilotaggio, in tandem, può essere aperto o in cabina chiusa. Il carrello, interamente a sbalzo, ha larga carreggiata, ed è senza assali. Le ruote sono munite di freni e di pneumatici a bassa pressione con carenatura in lega di magnesio. L'apparecchio è munito di un motore Renault-Bengali della potenza di 130 CV, montato su intelaiatura smontabile, in acciaio e duralluminio. L'elica è del tipo Ratier a passo variabile in volo, automaticamente.

Caratteristiche:

apertura alare	m.	7,70
lunghezza	»	7,100
altezza	»	1,880
peso a vuoto	kg.	480
peso totale (combustibile e carico utile)	»	820
carico per unità di superficie alare	»	90
carico per unità di potenza	»	6,75
velocità oraria massima al suolo	km.	305
velocità oraria di crociera	»	270
autonomia	»	1000
quota di tangenza	m.	5750

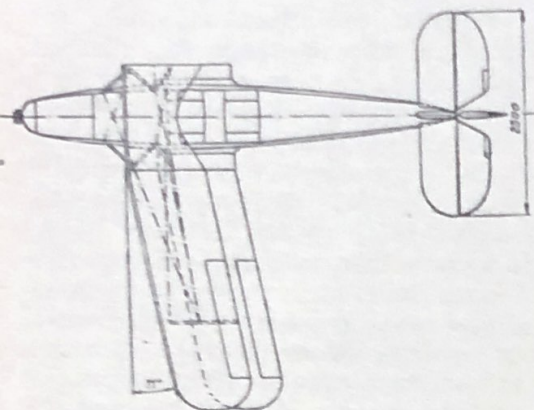
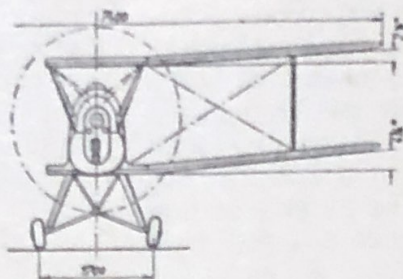
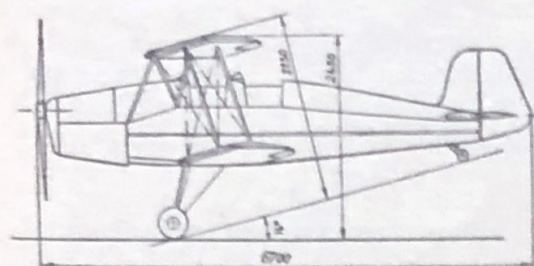
Statistiche dell'aviazione civile francese.

La compagnia nazionale francese, Air France, ha recentemente pubblicato le statistiche della sua attività nel primo semestre 1934. Su una rete di 42.150 km., 5.568.015 chilometri sono stati percorsi dai suoi aeroplani, trasportando 26.230 passeggeri paganti, 870.193 chilogrammi di merci e bagagli e kg. 121.434 di posta. Dette cifre comprendono il traffico delle linee esercite in collaborazione con le compagnie K.L.M., D.L.H., Sabena e Swissair.

L'aviazione commerciale in Inghilterra.

Il rapporto ufficiale, recentemente pubblicato, sui progressi dell'aviazione civile britannica, dimostra che il trasporto di merci, posta e viaggiatori, è aumentato in tutte le linee. Infatti, durante l'anno 1933, sono state spedite dall'Inghilterra 85 tonnellate di posta, ciò che rappresenta un aumento di oltre un terzo rispetto all'anno precedente. I servizi europei dell'Imperial Airways hanno trasportato 53.500 viaggiatori e 63.900 chilogrammi di bagagli. L'accrescimento della sicurezza è dimostrato dal numero dei chilometri percorsi per ogni incidente mortale. Durante il periodo 1919-1924 la cifra era di km. 575.000; dal 1925 al 1929 è stata di km. 2.403.000 e dal 1930 al 1933 di 3.598.000 chilometri.

Nuovo apparecchio tedesco da turismo.

La Ditta Bücker-Flugzeugwerk, costituitasi recentemente a Johannistal presso Berlino, ha presentato al collaudo ufficiale il suo primo apparecchio. Trattasi di un biplano

IL NUOVO APPARECCHIO TEDESCO DA TURISMO.

biposto per turismo e per scuola. L'apparecchio, di costruzione mista (legno ed acciaio), può essere munito di un motore Hirt HM 60 R da 80 HP, oppure di un motore Genet Major da 110 HP.

Le caratteristiche principali dell'apparecchio sono:

apertura alare	m.	7,40
lunghezza	»	6,66
altezza	»	2,25
peso a vuoto	kg.	340
peso totale	»	600
velocità massima	km.-h.	180
velocità di crociera	»	150
quota di tangenza pratica	m.	4000

L'aviazione civile in Cecoslovacchia.

Oltre a possedere una rete aerea interna, la Cecoslovacchia è collegata con parecchi Paesi d'Europa e d'oltre mare ed a tale proposito ha concluso convenzioni con la Germania, l'Austria, l'Italia, la Jugoslavia, la Romania e la Francia. Aerolinee straniere (francesi, polacche, tedesche ed austriache) sorvolano il suo territorio, mentre due imprese cecoslovacche — le Aerolinee Statali e le Aerolinee Cecoslovacche — partecipano al servizio in territorio nazionale ed estero.

Lo sviluppo totale delle aerolinee interne è di 3779 chilometri, ma sarà di molto accresciuto non appena ultimata la grande rete di aerodromi attualmente in costruzione.

Oltre all'attuale aerodromo di Kbely, presso Praga, la capitale possiederà tra poco un nuovo aerodromo civile a Ruzyne al lato opposto della città.

Una notevole attenzione è dedicata al servizio aereo notturno, e si dovranno illuminare, a tal uopo delle aero-rotte. Tra Praga e Bratislava, ad esempio, dovranno essere installati diciotto fari, mentre gli aerodromi di Praga, Brno e Bratislava verranno equipaggiati pel servizio notturno.

Nuove applicazioni dell'autogiro.

E' stata già data notizia circa gli esperimenti fatti dalla polizia di Londra nell'impiegare autogiri per la disciplina del traffico della metropoli e per la sorveglianza cittadina. Mentre risulta che gli esperimenti stessi hanno avuto tale successo da indurre le autorità di polizia a considerare probabile l'impiego dell'autogiro addirittura per la cattura dei criminali fuggenti in automobile, giunge notizia che il Ministero delle Poste ha deciso di effettuare, sempre con l'autogiro, esperimenti per la distribuzione rapida della posta aerea, dato che il tempo attualmente occorrente a trasportare la posta dagli aeroporti terminali di Londra al centro della città non è proporzionalmente commisurato a quello necessario al vero e proprio viaggio aereo.

Il programma tenderebbe alla immediata consegna dei corrieri postali in arrivo sull'aeroporto di Croydon all'ufficio centrale di distribuzione. Un autogiro in attesa dei velivoli civili trasportanti la posta aerea sugli aeroporti terminali, dovrebbe essere infatti adibito al sollecito trasbordo della posta stessa e al suo recapito all'ufficio centrale di distribuzione ove la posta verrebbe lasciata cadere, in sacchi, su apposita rete tesa sul tetto dell'edificio. Il lancio dovrebbe avvenire con la massima sicurezza e senza inconvenienti, dato che — come è noto — l'autogiro potrebbe soffermarsi a bassissima quota sull'edificio postale.

L'aviazione e l'offesa aerea.

Come già nelle manovre di Londra, anche in quelle effettuate recentemente nella regione parigina, l'aviazione da bombardamento ha dimostrato le sue immense possibilità e la relativa facilità con la quale possono essere svolte le incursioni offensive. Durante la giornata del 30 agosto, infatti, la regione parigina fu attaccata dalle 9 alle 12 da una massa di 176 apparecchi. Secondo il giudizio degli arbitri, Parigi sarebbe stata teoricamente distrutta dalle 70 tonnellate di bombe lanciate dai 140 apparecchi che poterono raggiungere gli obbiettivi. Le forze della difesa comprendenti 300 velivoli da caccia non sarebbero state in condizioni di poter contrastare il passo all'attaccante. Benchè condizioni di visibilità e banchi di nubi a bassa quota agevolassero certamente il successo della massa da bombardamento, sta di fatto che anche i più veloci apparecchi di difesa partecipanti alla manovra non poterono nè avvistare il nemico nè efficacemente inseguirlo dopo l'azione mentre esso effettuava il ritorno alle basi di partenza.

Aeroplani-letto per i viaggi Europa-Indie.

Il noto progettista d'aviazione Antonino Fokker ha realizzato un grande apparecchio per trasporto di passeggeri capace di 32 posti per il volo diurno e di 16 installazioni di vettura-letto per il volo continuativo diurno e notturno. Sedici cuccette sono contenute infatti in quattro ambienti separati, nei quali non penetra alcun rumore dei quattro motori del velivolo, sicchè i passeggeri possono riposare indisturbati.

L'apparecchio. destinato alla linea Amsterdam-Batavia, potrà compiere l'intero tragitto in due giorni.

Il velivolo che ha assunto la denominazione di «Fokker F. XXXVI» è un grande monoplano quadrimotore (quattro motori da 720 CV ciascuno del tipo Wright Ciclone) avente le seguenti caratteristiche:

apertura alare	m.	36	
lunghezza	»	24	
altezza	»	6	
superficie portante ..	mq.	172	
equipaggio	N.	4	persone
passeggeri	»	32	(per voli diurni)
»	»	16	(per voli diurni e notturni)
autonomia	km.	700	(con 32 passeggeri)
»	»	1600	(con 16 passeggeri).

L'autogiro «C. 30».

Gli stabilimenti francesi Lioré et Olivier hanno, su licenza, iniziato la costruzione dell'autogiro La Cierva. Il tipo costruito in Francia è il «C. 30», dotato di motore Armstrong «Genet Major» a sette cilindri, da 140 cavalli.

La fusoliera è di costruzione mista: ossatura di tubi di acciaio; rivestimento di tela.

Essa termina con piano fisso, monoplano, costituito da due semi-ali fissate lateralmente alla coda e che hanno le estremità ripiegate in alto ad angolo di 135°.

Il sistema rotante è situato su un castello fissato al piano superiore della fusoliera con quattro montanti a forma di piramide alla

L'AUTOGIRO « C. 30 ».

cui cima si trova un'articolazione a cardano alla quale è fissato l'asse del motore. Il carrello d'atterraggio è costituito da due ruote indipendenti con uno scartamento di m. 2,700.

Il posto di pilotaggio è doppio, in tandem.

Caratteristiche principali:

diametro del motore, metri 11,300
apertura a pale ripiegate, metri 3,100
altezza, metri 3,050
lunghezza a pale ripiegate, metri 7,400
peso a vuoto, chilogrammi 545
peso totale, chilogrammi 815
velocità massima, km-h. 185
velocità minima, km-h. 23
velocità di salita, m.-sec. 5
velocità verticale di discesa, m.-sec. 3,80
quota di tangenza, metri 5000
autonomia, km. 465.

Esperimenti di dispersione artificiale della nebbia.

Secondo notizie dagli Stati Uniti, il signor Houghton dell'Istituto di Tecnologia del Massachussetts, avrebbe scoperto dopo anni di ricerche, un composto capace di provocare la condensazione delle particelle di nebbia e la loro precipitazione nell'aria. Una dimostrazione di tale sistema ha avuto luogo recentemente nell'aeroporto di Round Hill. La visibilità era inferiore ai 150 metri e la nebbia stava invadendo il campo, proveniente dalla Baia di Buzzards con un vento della velocità di 13 miglia all'ora. La soluzione speciale suddetta fu polverizzata nell'aria da numerosi becchi situati a circa 8 metri al disopra del suolo lungo una tubatura di una lunghezza di circa 30 metri. Non appena la polverizzazione ebbe inizio un sentiero di aria libera si formò lungo la tubatura su una profondità di 10 metri circa e per una lunghezza di 30 metri. Nello spazio di pochi minuti anche gli oggetti che si trovavano a distanza di 600-700 metri divennero chiaramente visibili.

Cartografia e fotografia aerea.

L'aviazione inglese sarà chiamata al lavoro per la compilazione della nuova carta topografica del paese. Detta carta sarà infatti redatta sulla base di aerofotografie. Circa 16.000.000 di acri del territorio del Galles dovranno essere fotografati dall'alto. Il lavoro durerà due anni e costerà all'incirca 200.000 sterline.

Il costo dell'aviazione militare americana.

Secondo notizie apparse sulla stampa americana le spese che gli Stati Uniti hanno sostenuto dal 1920 al 1933 per l'aeronautica militare ammonterebbero a dollari 776.297.086. In detta somma sono comprese le spese destinate al nuovo materiale, ossia: dollari 122.233 850 per l'aviazione terrestre, 113.196.867 per l'aviazione marittima, 8.000.000 per la costruzione dei dirigibili rigidi, e 90.000.000 per le navi portaerei *Us. Rages*, *Saratoga* e *Lexington*.

VARIE

Torri metalliche: realizzazioni e progetti.

Dal momento in cui fu inaugurata a Milano, in occasione della V Triennale d'arte, la Torre Littoria al Parco, si è fatto un grande parlare delle possibilità offerte alla tecnica in questo campo dall'applicazione dei materiali tubolari e anche delle leghe leggere. Così sono fioriti e continuano tuttora a fiorire progetti per la costruzione di torri; e queste sono previste metalliche o no, ma sempre con larga applicazione di ferro e acciaio.

Poichè in questa Rivista non è ancora stato fatto, ricordiamo intanto brevemente che per la Torre Littoria la struttura metallica principale ha la forma di un tronco di piramide a sezione esagonale, col lato di 6 m. alla base. All'altezza di 100 m. il lato dell'esagono è ancora di m. 4,45, di modo che tale rastremazione assai leggera le conferisce un aspetto quasi prismatico. La sommità della torre è alta m. 108,60 sul pavimento della piattaforma di base, ma alla quota di m. 97 è collocata una robusta piattaforma, che serve a sostenere la cabina per il ristorante. Sopra il ristorante è collocato un belvedere esagonale aperto, riparato da una pensilina, e la torre termina infine colla lanterna contenente il faro.

All'interno della torre maggiore, che costituisce la parte di sostegno, vi è una seconda torricella prismatica, pure esagonale e costituita da elementi tubolari, che serve da gabbia per l'ascensore. Intorno ad essa si svolge per tutta l'altezza una scaletta elicoidale di servizio, che conta 520 gradini.

L'ascensore, che è il più rapido finora costruito in Europa, ha la capacità di 8 persone ed una velocità di marcia di 3 m. al secondo.

***

Dal punto di vista tecnico può essere interessante l'indagare se e di quanto l'altezza della Torre Littoria potrebbe essere superata da costruzioni metalliche del genere.

L'altezza raggiungibile dipende da due fattori principali: la resistenza del metallo allo schiacciamento e gli sforzi orizzontali provocati dalla pressione del vento sulla struttura metallica. Viene dimostrato così che è possibile costruire torri a pianta esagonale di oltre 1 km. d'altezza, senza che i materiali metallici e quelli costituenti le fondazioni vengano sottoposti a sforzi eccessivi.

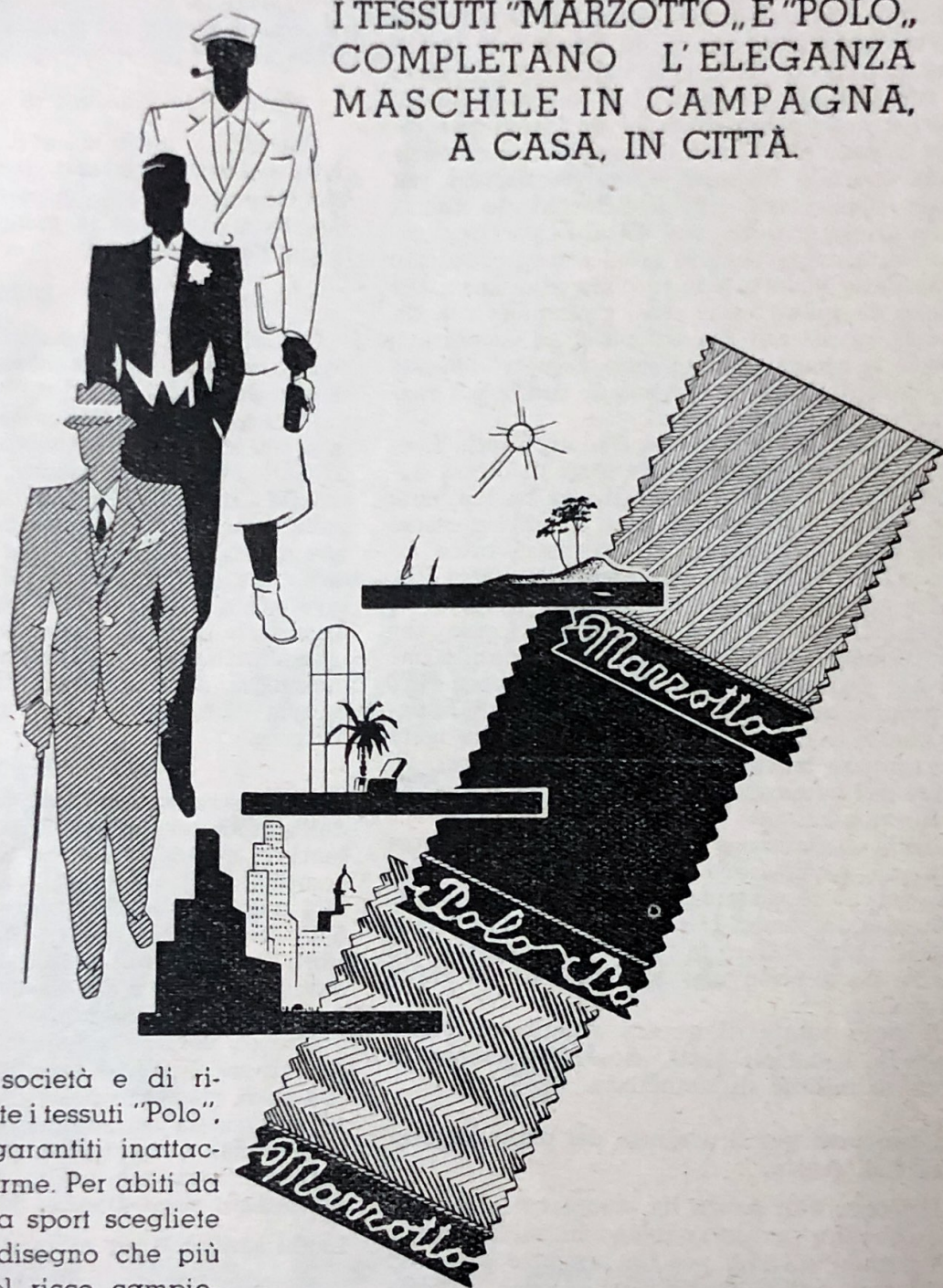
Basandosi su tali risultanze, un interessante progetto di torre in duralluminio stragliata, dell'altezza di 500 m. è stato recentemente redatto da un noto specialista di Genova, il signor Pietro Fabiani ed i relativi calcoli di massima furono effettuati dall'Ing. Mario Dornig, insegnante nel Politecnico di Milano.

In essa gli sforzi dovuti alla pressione del vento vengono sostenuti interamente da una serie di tiranti disposti, sopra una larga base, tutt'all'intorno dell'edificio della torre, e formati da robusti cavi metallici opportunamente collocati. La parte prismatica centrale (costituente la torre propriamente detta) riesce pertanto sollecitata dal solo peso proprio (peso che non è molto elevato, data la leggerezza che riesce così possibile conferire alla struttura) e quindi, tanto le parti metalliche quanto le fondazioni risultano sottoposte a sforzi unitari molto inferiori ai valori massimi per esse ammessi.

Questo interessante ed ardito tipo di torre, se realizzato, porterebbe ad una nuova e luminosa affermazione della tecnica italiana.

La stampa tecnica ha peraltro accennato in questi ultimi giorni a due audaci progetti francesi, dovuti rispettivamente ai signori Pers e Ferlié e al signor Moucaud. Il primo di essi prevede la costruzione di una torre alta 700 metri ed avente un diametro di 130 metri alla base ed uno medio di metri 30. L'altro è anche più ardito e contempla la costruzione di una torre alta ben mille metri ed avente un diametro di 40 metri. La prima sarebbe costruita parte con materiali pesanti e parte con leghe leggere, avrebbe la forma di una vite gigantesca poggiata su quattro robusti piloni e terminerebbe a forma di freccia, portando alla sommità un potente faro. Ad essa si accederebbe direttamente mediante automobili, le quali percorrerebbero le rampe costituite dalle varie spirali della vite.

La seconda, consisterebbe in un tubo metallico centrale del diametro di quaranta metri, salente dalla base alla sommità e sostenuto da contrafforti disposti in corrispondenza dei quattro punti cardinali. Anche qui la salita verrebbe effettuata direttamente a bordo dell'automobile, in quanto la torre sarebbe munita di un piano inclinato a due pendenze, l'uno per la salita e l'altro per la discesa. I due progetti dovrebbero, nell'intenzione dei

I TESSUTI "MARZOTTO„ E "POLO„
COMPLETANO L'ELEGANZA
MASCHILE IN CAMPAGNA,
A CASA, IN CITTÀ.
Marzotto
Polo
Marzotto
Per abiti da società e di riguardo chiedete i tessuti "Polo", bleu e nero, garantiti inattaccabili dalle tarme. Per abiti da passeggio e da sport scegliete il colore e il disegno che più vi soddisfa nel ricco campionario dei tessuti "Marzotto". I nomi "Marzotto" e "Polo„ intessuti sulla cimossa, rappresentano un marchio di assoluta garanzia.

progettisti, venire realizzati in occasione dell'Esposizione universale che si terrà a Parigi nel 1937.

***

Ma i progetti sono come le ciliege: chè eccone spuntare, di questi giorni, un terzo addirittura grandioso, sempre in Francia. Si tratta nientemeno che della costruzione di una torre in cemento armato, alta 2000 m., la quale dovrebbe ergersi nei dintorni di Parigi per essere adibita al servizio della difesa contraerea della capitale francese ed in particolare per poter permettere agli apparecchi da caccia della difesa di poter non soltanto partire tempestivamente in seguito all'allarme immediato dato dalle vedette site in cima alla torre, ma anche da quote varie che ridurrebbero la distanza in altezza fra difensori ed attaccanti specie se questi giungessero a quote elevate, e quindi il tempo necessario ai caccia per raggiungere il nemico aereo.

Secondo il progetto dei due architetti Lossior e Faure-Duyarric, tale torre di difesa dovrebbe essere costruita su di una base avente 210 metri di diametro; essa dovrebbe essere provvista nell'interno di ascensori oltre ad una scala a chiocciola. Ad intervalli, cioè a 600, 1300, 1800 metri, si troverebbero piattaforme sporgenti dalla torre. Tali piattaforme che dovrebbero avere un'estensione variabile che va dai 350 ai 400 metri, costituirebbero vere e proprie stazioni di partenza per gli apparecchi della difesa. Inoltre in cima della torre dovrebbero trovarsi le batterie contraerei, gli uffici del comando ed i posti di osservazione e di segnalazione.

Nella costruzione della torre viene calcolata una oscillazione orizzontale alla cima di essa del valore massimo di m. 1,7 prodotta dalla influenza del vento. L'influenza dei raggi solari, i quali colpirebbero la torre solamente da una parte, porterebbe uno spostamento di circa un metro.

Il peso totale di questa gigantesca torre, secondo i calcoli fatti, dovrebbe essere di circa 10 milioni di tonnellate.

Un concorso per il progetto del piano regolatore di Aosta.

Il Podestà di Aosta ha stanziato la somma di 40.000 lire per un concorso fra gli architetti e ingegneri d'Italia per un progetto di piano regolatore generale della bella città alpina.

Le modalità del concorso si basano essenzialmente sui seguenti criteri: eventuale creazione di nuovi centri nella zona di ampliamento; coordinamento, sistemazione, tracciamento della rete stradale principale, sia per il transito interno, sia per quello della valle, tenendo anche presente la possibilità della costruzione della camionabile in dipendenza del traforo del Monte Bianco; risanamento dei quartieri in cattive condizioni igieniche; conservazione delle caratteristiche storiche, artistiche e ambientali della città, con speciale riguardo agli innumerevoli monumenti romani e medioevali; sistemazione delle adiacenze dei principali edifici storici e artistici; conservazione, creazione e inquadramento delle visioni panoramiche; necessità della protezione antiaerea.

Il progetto ha per ora carattere generale; in un secondo tempo verranno posti allo studio i progetti particolareggiati dei vari quartieri della città.

Monte San Giuliano si chiamerà «Erice».

Con R. D. pubblicato il 1° settembre u. s. dalla *Gazzetta Ufficiale*, il Comune di Monte San Giuliano, in provincia di Trapani, è autorizzato a cambiare la propria denominazione in quella di «Erice».

Il Museo di Camaiore.

Camaiore ha inaugurato uno storico Museo ove, tra i cimeli più preziosi è un arazzo fiammingo del '500 largo 6 metri ed alto 3,80, di valore; una statua lignea della Madonna, degli inizi del XVI secolo, il tesoro sacro della Badia di San Piero a Camaiore, della Collegiata, e della Chiesa di Montebello, con argenteria e parati sacri di indiscutibile pregio, oltre ad una mitria del '400. Vi è poi una preziosa croce astile, databile fra il 1391 e il 1401, in argento lavorato a sbalzo; calici, cimose di stendardi, argenterie di tutti i secoli e poi stoffe, tra cui un paliotto del '400, di velluto tagliato ed altri esemplari, fino all'abito di Maria Teresa di Savoia che copriva la statua lignea della Vergine.

La più antica campana di Siena.

La nostra Rivista, nel fascicolo di maggio dell'anno scorso pubblicava una nota di V. Valenti su questo tema; detta nota trovava un completamento in un paragrafo comparso alla pag. *324* del Notiziario (fascic. di agosto dello stesso anno), nel quale si davano interessanti informazioni su altre campane, fuse in data anteriore a quella della «Sovana» senese (1168), ed esistenti in Roma.

Ora un cortese lettore ci segnala, a proposito di sacri bronzi senesi, che la più antica campana esistente nella città di Santa Caterina, è quella recentemente tolta dal campanile di San Cristoforo, e che reca graffita la seguente incisione: «*Ego Albertus feci hanc campanam anno Domini MCIX*».

Laghi artificiali per alimentare un fiume vero.

Nell'intento di combattere la disoccupazione mediante la esecuzione di grandi opere pubbliche, l'anno scorso nei pressi di Saalburg fu costruita una diga che, sbarrando la valle di Bleiloch formò un lago della capacità di 215 milioni di mc. d'acqua. Ora si sono iniziati i lavori per un'opera consimile in un'altra valle della Saale, a 50 km. dal primo impianto. Il nuovo bacino montano conterrà 182 milioni di mc. e, insieme col primo, servirà ad alimentare la vicina Elba nei periodi di magra per assicurarne la navigabilità. L'opera grandiosa non potrà essere compiuta prima di quattro anni. La spesa prevista è di 31 milioni di marchi.

ANNO XL **Sommario del Fascicolo di Novembre** **N. 11**

Abbonamento per il 1935: **se effettuato entro il 15 novembre 1934 L. 15,50 (Estero L. 30,50).**
„ „ dopo tale data............ L. 18,50 (Estero L. 36,50).

Associazione al T. C. I.: *Soci Annuali:* L. 15,20 (Estero L. 25,20) *più L. 2 di tassa d'ammissione; Soci Vitalizi:* L. 200,20 (Estero L. 300,20); *Soci Vitalizi e Fondatori della Sede:* L. 300,20 (Estero L. 400,20).

Per i versamenti nel Regno, Conto corrente postale N. 3/98 Milano.

La Direzione della Rivista è affidata, per delegazione del Consiglio, alla Direzione Generale del T. C. I.

CONSOCI!

Vi preghiamo di voler rinnovare la vostra quota d'associazione al T. C. I. per il 1935

L. 15,20 - Estero L. **25,20**

Avrete così ottemperato a quanto prescrive l'articolo 14 dello Statuto Sociale.

Vogliate rinnovare anche l'abbonamento a

"LE VIE D'ITALIA,,

per il 1935. Se provvederete entro il

15 novembre 1934

fruirete di una sensibile riduzione sul prezzo di abbonamento, e cioè verserete

L. 15,50 - Estero L. **30,50**

anzichè

L. **18,50** - Estero L. **36,50**

Inviateci dunque subito gli importi suddetti, complessivamente

L. 30,60 - Estero L. **55,60**

servendovi preferibilmente del qui unito Bollettino di versamento in Conto Corrente Postale.

TUTTI I SOCI DEL T. C. I. RICEVERANNO NEL 1935 LE SEGUENTI PUBBLICAZIONI:

1. - **"ATTRAVERSO L'ITALIA,,** - Vol. VI **"Toscana,,** - Parte II - Le Provincie di Massa Carrara, Lucca, Pisa, Livorno, Grosseto, Siena e Arezzo (250 pagine di testo, circa 600 illustrazioni, 4 tavole a colori, 1 carta geografica).
2. - **"GUIDA PRATICA AI LUOGHI DI SOGGIORNO E DI CURA D'ITALIA,,** - Vol. IV: **Le Stazioni della Venezia Tridentina e del Cadore** (oltre 200 pagine di testo, più di 100 illustrazioni, piante e carte).
3. - **"NUOVISSIMA CARTA D'ITALIA AL 500.000 in 13 fogli,,** - Fogli 7 e 8 (dal parallelo di Perugia a quello di Potenza)

IMPORTANTE

Tagliare la fascetta indirizzo con la quale si ricevono le Riviste e le altre pubblicazioni e incollarla nella parte riservata alla corrispondenza del bollettino di conto corrente qui unito, oppure del vaglia postale, o unirla alla lettera con la quale si accompagna il versamento a mezzo di assegno bancario.

Servizio dei Conti Correnti Postali

Ricevuta di un versamento di L. ____

Lire ____ (in lettere)

eseguito da ____

sul c/c N. **3-98** intestato al **Touring Club Italiano Milano**

Addì ____ 193__

Bollo lineare dell'Ufficio accettante

Tassa di L. ____

numerato di accettazione

L'Ufficiale di Posta

Bollo a data dell'Ufficio accettante

La presente ricevuta non è valida se non porta nell'apposito spazio il cartellino gommato numerato.

SERVIZIO DEI CONTI CORRENTI POSTALI

Bollettino per un versamento di L. ____

Lire ____ (in lettere)

eseguito da ____

residente in ____

via ____ N. ____

sul c/c N. **3-98** intestato al **TOURING CLUB ITALIANO - MILANO**

nell'Ufficio dei Conti di **MILANO**

Addì ____ 193__

Firma del versante

Bollo lineare dell'Ufficio accettante

Tassa di L. ____

Cartellino del bollettario

L'Ufficiale di Posta

Bollo a data dell'Ufficio accettante

Spazio riservato all'Ufficio dei Conti

Servizio dei Conti Correnti Postali

Certificato di allibramento

Versamento di L. ____

eseguito da ____

residente in ____

via ____ N. ____

sul c/c N. **3-98** intestato al **TOURING CLUB ITALIANO - MILANO**

Addì ____ 193__

Bollo lineare dell'Ufficio accettante

N. ____ del bollettario ch 9

Bollo a data dell'Ufficio accettante

Scrivere chiaramente

Tasse per i versamenti

I versamenti eseguiti da chiunque negli Uffici postali dei capoluoghi di provincia **sono esenti da tassa.**

Per i versamenti eseguiti in ogni altro Ufficio si applicano le seguenti tasse:

Fino a L.	50.—	tassa L. 0.15
» » »	100.—	» » 0.20
» » »	500.—	» » 0.40
» » »	1000.—	» » 0.60
» » »	5000.—	» » 1.—
» » »	10000.—	» » 2.—

Ai Propagandisti che procurano nuovi Associati al T. C. I. vengono assegnati importanti premi in medaglie e pubblicazioni.

Avvertenze

Il versamento in conto corrente è il mezzo più semplice e il più economico per effettuare rimesse di denaro a favore di chi abbia un c/c postale.

Chiunque, anche se non è correntista, può effettuare versamenti a favore di un correntista. Presso ogni Ufficio Postale esiste un elenco generale dei correntisti, che può essere consultato dal pubblico.

Per eseguire il versamento, il versante deve compilare in tutte le sue parti, a macchina o a mano, purchè con inchiostro, il presente bollettino e presentarlo all'Ufficio Postale insieme con l'importo del versamento stesso.

Sulle varie parti del bollettino dovrà essere chiaramente indicata, a cura del versante, l'effettiva data in cui avviene l'operazione.

Non sono ammessi bollettini recanti cancellature, abrasioni o correzioni.

I bollettini di versamento sono di regola spediti, già predisposti dai correntisti stessi ai propri corrispondenti; ma possono anche essere forniti dagli Uffici Postali a chi li richieda per fare versamenti immediati.

A tergo dei certificati di allibramento i versanti possono scrivere brevi comunicazioni all'indirizzo dei correntisti destinatari, cui i certificati anzidetti sono spediti a cura dell'Ufficio Conti rispettivo.

L'Ufficio Postale deve restituire al versante, quale ricevuta dell'effettuato versamento, l'ultima parte del presente modulo, debitamente completata e firmata.

Non spedite a parte una lettera o una cartolina con le indicazioni relative al versamento, quando tali indicazioni possono essere contenute sul bollettino di conto corrente.

Vi trasmetto il seguente importo:

Quota Assoc. e Abbon. a "Le Vie d'Italia" 1935 L. 30,50 - Estero L. 55,60
Sola Quota Associazione 1935 . . . . » 15,20 - » » 25,20
Solo Abbon. a "Le Vie d'Italia" . . . » 15,50 - » » 30,50
Abbon. cumulativo a "Le Vie d'Italia" e "Le Vie d'Italia e del Mondo" . . . » 51.— - » » 88.—

(Sottolineare la parte che interessa)

Indirizzo al quale devono venir spedite le pubblicazioni:

Tessera N. ....
Cognome .... Nome ....
Via .... N ....
Luogo .... (Prov.)

Incollare sul rettangolo indicato la fascetta-indirizzo con la quale si ricevono "LE VIE D'ITALIA" o le pubblicazioni del Touring.

Parte riservata all'Ufficio dei Conti
N. .... dell'operazione.
Dopo la presente operazione il credito è di L. ....

Il Direttore dell'Ufficio

Fate almeno un nuovo Soci

È molto facile: basta enumera vantaggi spettanti ai Soci e ri dare la tenuità della quota. La manda d'associazione che vi mo deve servire per assicura nell'ambito delle vostre paren e amicizie, un nuovo Socio al T. C.

DOMANDA D'ASSOCIAZION

Il sottoscritto chiede di essere ammess T. C. I. in qualità di Socio (per l'anno

Annuale *e versa L.* **17,20** *(Estero L. (comprese L. 2,— per tassa d'iscrizione*

Vitalizio *e versa la quota unica di L. (Estero L. 300,20)*

Vitalizio a pagamento rateale *e versa rata di L. 42,20 (Estero L. 62,20); successive di L. 20,— (Estero L. 30, multipli fino a L. 202,20 (Estero L. 302,*

Fondatore della Sede *e versa la quota di L. 300,20 (Estero L. 400,20).*

Desidera pure abbonarsi per il 1935 a Vie d'Italia » *e versa L.* 15,50 *(Est. L. 30*

Dopo il 15 Novembre 1934 l'abbonamento Rivista costerà L. 18,50 (Estero L. 36

(Cancellare la parte che non interessa)

Si dichiara edotto dello Statuto dell'As ciazione, si obbliga ad osservarlo, ed elegge micilio in Milano, presso la Sede del T. C

Cognome ....
Nome ....
paternità ....
professione .... nato a ....
il .... (giorno) .... (mese) .... (ann

Indirizzo al quale devono venir spedite le pubblicazioni

Luogo ....
Provincia di ....
N. ..... Via ....

Firma del Richiedente ....
,, del Socio presentatore ....
Da .... *il* 193

Prezzo d'abbonamento annuo alle Rivi del T. C. I. per il 1935

"LE VIE D'ITALIA" *se effettuato entro il Novembre 1934:* Italia e Col. L. 15,50 (Es L. 30,50); *dopo tale data:* Italia e Colo L. 18,50 (Estero L. 36,50).

"LE VIE D'ITALIA E DEL MONDO" Italia e Colonie L. 40,50 (Estero L. 65,

"L'ALPE" Italia e Colonie L. 15,50 (Estero L. 25,

"L'ALBERGO IN ITALIA" Italia e Colonie L. 10,50 (Estero L. 20,

"LE STRADE" Italia e Colonie L. 10,50 (Estero L. 20,

Abbonamento cumulativo a
"LE VIE D'ITALIA" e "LE VIE D'ITAL E DEL MONDO" Italia e Colonie L. 51,— (Estero L. 88,

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE INDUSTRIE TURISTICHE

TURISMO NAZIONALE - MOVIMENTO FORESTIERI - PROPAGANDA - ALBERGHI PRODOTTO ITALIANO SVILUPPO INDUSTRIE TURISTICHE

Indirizzare la corrispondenza impersonalmente al Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10

Anno XL - N. 11

Novembre 1934 (A. XIII)

QUARANT'ANNI

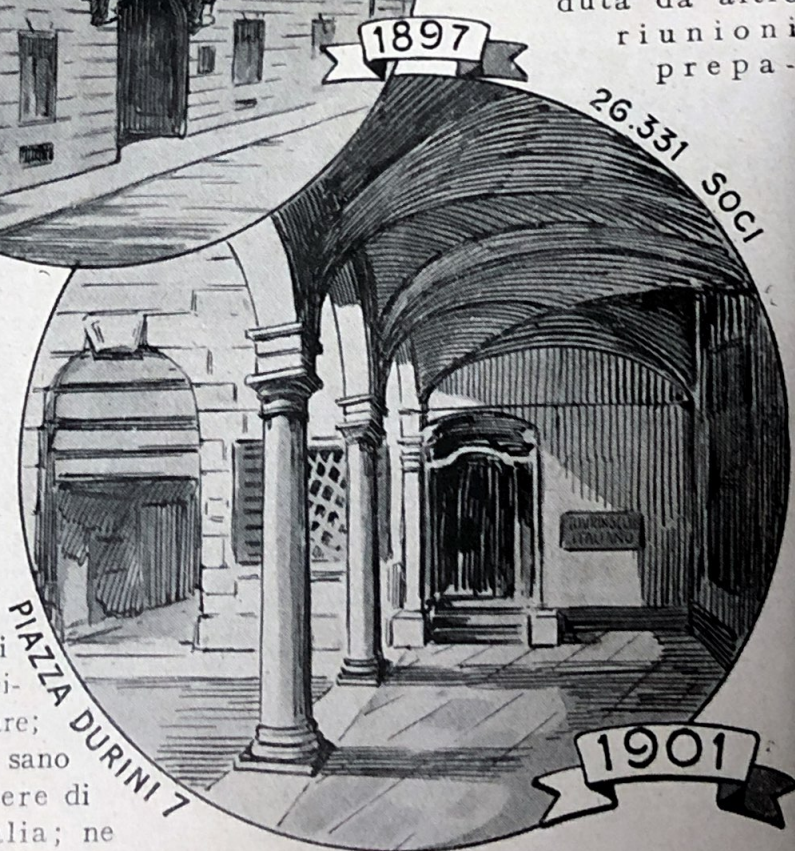
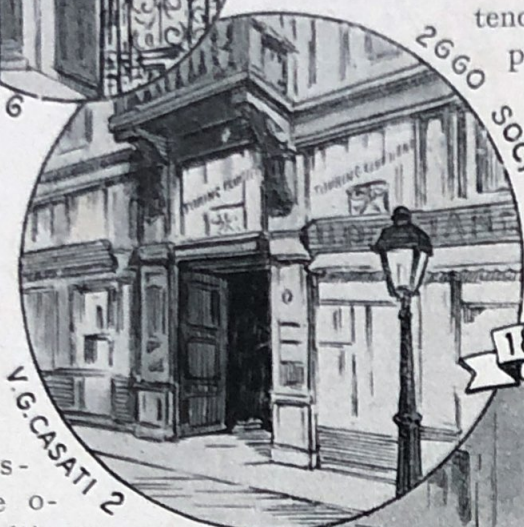
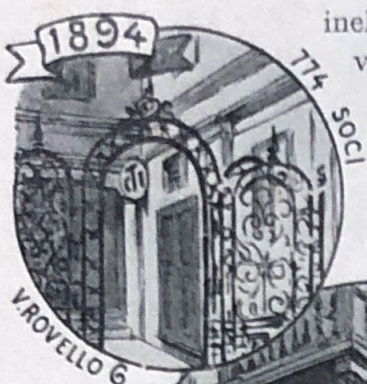
IL DISTINTIVO DI UN QUARANTENNIO DI APPARTENENZA AL T. C. I.

Il Touring è nato quarant' anni fa. Questo — se si pensa al cammino fatto, allo sviluppo raggiunto, alle mete toccate — costituirebbe di per sè un motivo di legittimo compiacimento. Ma se si pensa alle condizioni sociali e politiche dell'Italia nel 1894, il compiacimento per i mirabili avanzamenti del nostro Sodalizio potrà essere giudicato anche più naturale e giusto.

Il Touring sorgeva infatti in un momento nel quale l'Italia non aveva la consapevolezza del proprio destino e delle proprie forze.

La creazione di un organismo come il Touring fu un gesto di coraggio e di fede. Più il tempo ci allontana dalla data di costituzione del Sodalizio, più riconosciamo che il merito di quel primo manipolo di audaci che gli diedero vita fu soprattutto quello di aver saputo reagire a quelle correnti che erano tanto sfavorevoli alla vita e al prestigio della Nazione.

I fondatori del Touring hanno chiamato a raccolta i giovani indicando loro le strade ampie e soleggiate che univano il monte alla pianura, il nord al sud; esortandoli a percorrerle con gioia, a farsi forti e fidenti, a studiare, ad amare le bellezze naturali, i monumenti storici, le glorie artistiche del paese natale. « Italia! Ecco la parola evocata per noi... che i buoni iniziatori gittarono un giorno sulle disperse migliaia » — così diceva un poeta vent'anni or sono in occasione dei festeggiamenti a L. V. Bertarelli, e così piace a noi ripetere vent'anni dopo con rinnovato fervore. « A tutti il sacro verbo pervenne ed esso moltiplicò i seguaci che si composero intorno al Sodalizio in colleganze nuove, come intorno al Vessillo si compone in titanici quadri l'aspetto della battaglia. Ed il motto primissimo della vasta impresa fu questo: « Conoscere tutta la Patria... ».

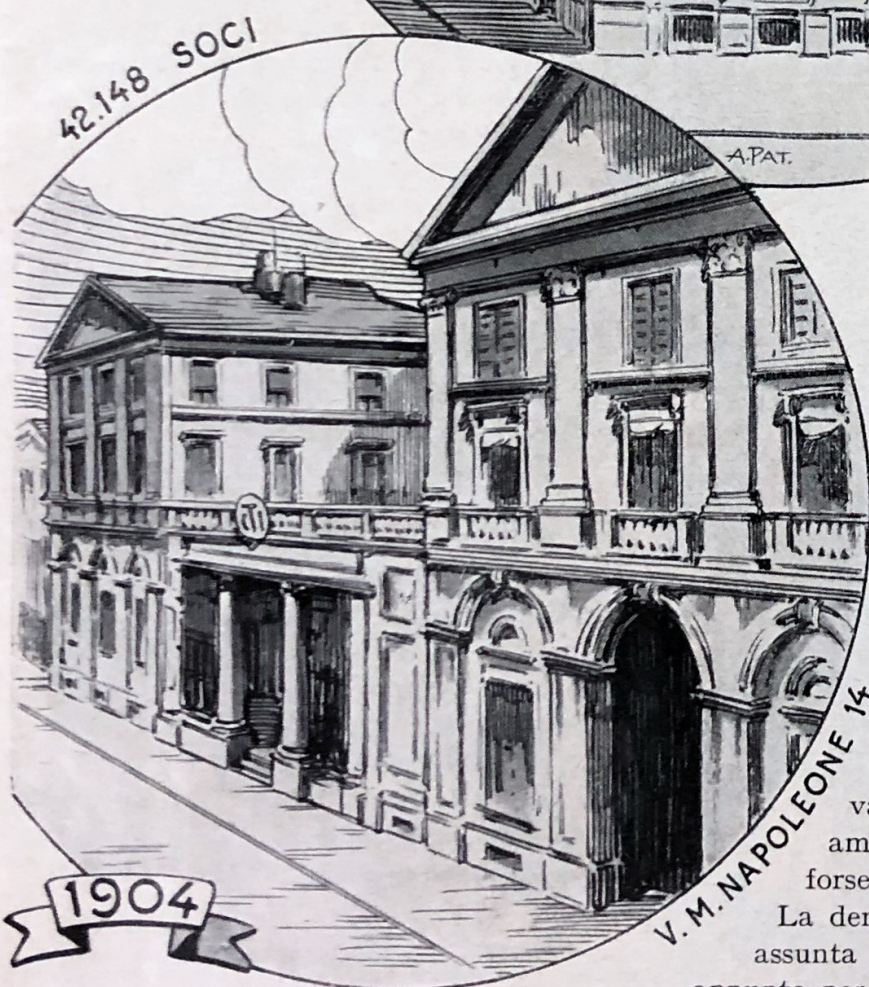
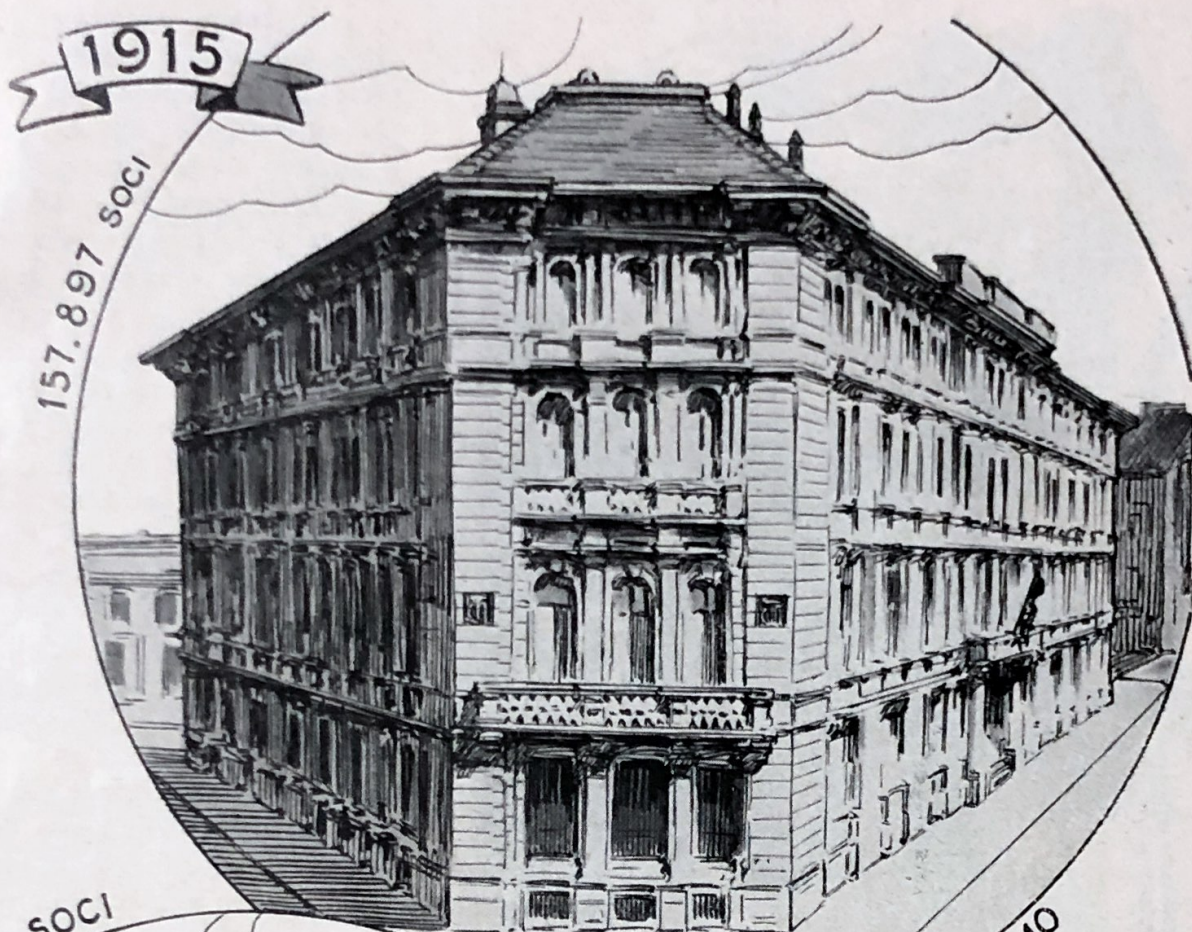
Verissimo. A questo motto il Touring ha sempre tenuto fede, come dimostrano la sua

incessante operosità e le sue molteplici iniziative.

I giovani, infatti, si sentirono tosto portati verso il nuovo Sodalizio che apriva di un tratto insospettati orizzonti allo sguardo e all'anima. Riabilitava praticamente le virtù dell'energia fisica, del coraggio, della bella avventura; svegliava lo spirito d'emulazione; organizzava carovane turistiche, corse, crociere, passeggiate cicloalpine e gite di propaganda per la fratellanza interregionale; indiceva convegni, insegnava le gioie della vita in comune e del cameratismo; additava problemi d'interesse generale; invitava alla cooperazione; appassionava ai problemi dei nuovi mezzi di circolazione; incitava a viaggiare, osservare, meditare; trascinava avanti in un impeto di sano ottimismo; diffondeva con ogni genere di pubblicazioni la conoscenza dell'Italia; ne ispirava l'amore; faceva presentire ai giovani la ineluttabilità del suo destino e suscitava in essi l'ambizione di cooperarvi. A ragione fin dall'aprile del 1895 si leggeva in uno dei suoi primi Bollettini: « Il T. C. C. I. è istituzione *essenzialmente nazionale* ». Proprio così. Tale è nato, tale è stato in questi quarant'anni, tale sarà sempre più in avvenire.

Nato apolitico — e si comprende quale sarebbe stato il suo destino se gli uomini che lo promossero avessero peccato di tendenza — seppe viceversa sviluppare quella santa politica, superiore a tutte le tendenze di allora, che si riassumeva in una leale devozione alla Monarchia, in una fede sicura nell'avvenire del Paese, in un ottimismo suscitatore di energie.

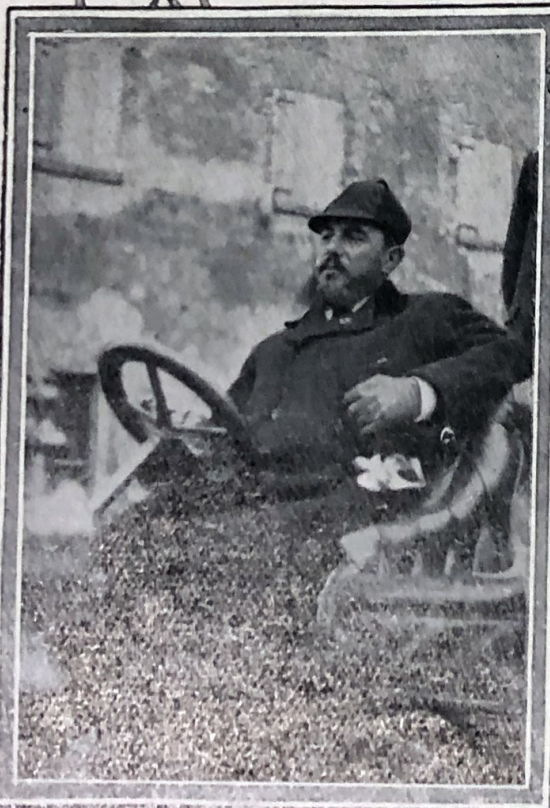
⁂

La storia «interna» del Touring è stata esposta più volte in questa stessa Rivista. Ai Soci più giovani non riuscirà forse discaro sentirla rievocare. La data dell'8 di novembre 1895 è ufficialmente riconosciuta come quella della fondazione del nostro Sodalizio, perchè in quella fu costituito regolarmente il *Touring Club Ciclistico Italiano;* ma essa era stata preceduta da altre riunioni prepa-

NEI TONDI CHE ILLUSTRANO QUESTE DUE PAGINE POSTE A FRONTE, SONO RAPPRESENTATE SUCCESSIVAMENTE, IN ORDINE DI DATA, LE SEI SEDI OCCUPATE DAL TOURING, DAL SUO SORGERE FINO ALL'ATTUALE FIORENTE MATURITÀ. OGNI DATA, OGNI SEDE, SEGNA UNA TAPPA SIGNIFICATIVA NELLO SVILUPPO DEL SODALIZIO, E IL DISEGNATORE HA AVUTO CURA DI RAPPRESENTARNE LE FASI ANCHE... CON SENSO VOLUMETRICO: 774 SOCI NEL 1894; 2660 APPENA UN ANNO PIÙ TARDI; 11.569 DOPO TRASCORSO UN ALTRO BIENNIO; 26.331 NEL 1901.

ratorie. Il Touring nasceva due anni dopo quello francese e press'a poco insieme al belga: tutti e tre a imitazione del « Cyclist's Touring Club » inglese, e tutti come seme staccatosi dalle rispettive Unioni Velocipedistiche Nazionali.

Queste si erano cristallizzate nell'organizzazione dello *sport* ciclistico, intesa la parola nel senso tecnico di gare (corse su pista e su strada), ed erano aliene dall'intendere che il ciclismo, ormai in possesso di macchine abbastanza perfezionate, diveniva sempre più caro ai giovani amanti del diporto e del viaggio, forse più che delle corse in gara.

La denominazione di *Touring* era stata assunta da queste nascenti associazioni appunto per distinguersi dalle altre a caratte-

L'INGRESSO NELLA SEDE DI VIA MONTE NAPOLEONE NEL 1924 REGISTRA 42.148 SOCI, FIN QUI IL SODALIZIO HA VISSUTO IN LOCALI DI AFFITTO. MA LO SVILUPPO, CHE INGIGANTISCE DI ANNO IN ANNO CONDUCE ALLA COSTRUZIONE DI UNA SEDE PROPRIA; L'ATTUALE, DI CORSO ITALIA 10, INAUGURATA NEL 1915 ED ERETTA, SU GENIALE PROGETTO E SOTTO LA DISINTERESSATA OPERA DIRETTIVA DEL CONSIGLIERE ING. ACHILLE BINDA. QUANDO GLI UFFICI VI SI INSEDIANO, I SOCI SONO SALITI A 157.897.

re e contenuto sportivo: e non fu titolo differenziale solo da quelle sorte prima, ma anche da quelle che vennero poi, fino a raggiungere il numero di 30, una per Nazione, e collegate insieme — ancor prima che da Federazioni internazionali — da quella comunanza di denominazione. Questa ed altre ragioni, che furono spesso e largamente esposte, spiegano la persistenza del Touring nel mantenere il nome originario, ad onta del suo carattere fortemente e costantemente nazionale.

In Italia l'associazione sportiva più autorevole era l'« Unione Velocipedistica », con sede in Torino, presieduta da un perfetto gentiluomo, il conte di Viarigi. Con essa il Touring parve entrare in contrasto, quasi che ne usurpasse parte delle funzioni, che in realtà essa non aveva mai esercitato; ma il contrasto si fece presto emulazione, poi adesione di gran parte degli iscritti della Società anziana alla nuova e di più larga azione.

Il nob. Guicciardi, Citterio, Lorenzi, furono gli elaboratori del primo Statuto: ricordiamoli con riconoscenza, e ricordiamo pure Romeo Carugati, lo scapigliato, vivace giornalista che molti milanesi non più giovanissimi rammentano certamente ancora: egli impegnò battaglia perchè lo Statuto non ammettesse « Soci Onorari », e vinse. Il Carugati non pensava certo allora che gli sarebbe giunta una postuma, altissima approvazione. Il *Duce*, infatti, quando volle iscriversi tra i Soci Vitalizi del Touring, vivamente approvò che la categoria dei Soci onorari non fosse contemplata dallo Statuto del Sodalizio.

Alla fine del 1894, il nostro Touring contava 774 Soci, che crebbero subito, nell'anno successivo a 2213 e a un vitalizio. Di quei

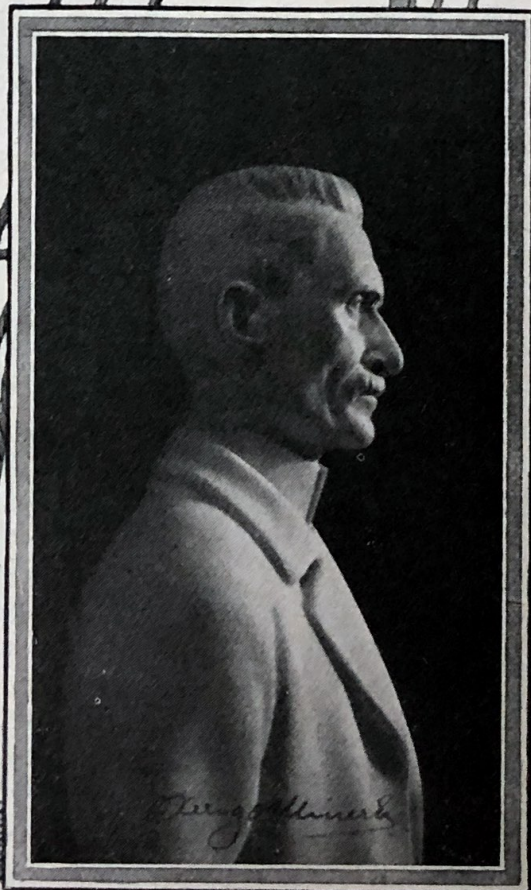
FEDERICO JOHNSON, UNO DEI FONDATORI E PRIMO PRESIDENTE DEL TOURING È STATO UN AUTENTICO PIONIERE DEL TURISMO IN ITALIA. QUI SOPRA, IL TUTTORA VEGETO GENTILUOMO È RAPPRESENTATO IN DUE FASI DEL SUO « CURRICULUM » SPORTIVO: QUANDO, NEL 1885 MONTAVA SULL'ALTO BICICLO E QUANDO, NEL 1904, COMPIVA UNA VISITA ALLA SARDEGNA IN AUTOMOBILE; LA PRIMA MACCHINA CHE SI VEDESSE NELL'ISOLA.

pionieri, quasi 400 sono ancora iscritti alla nostra Associazione e ad essi il Touring offrirà, in questa occasione, uno speciale distintivo, che palesa nei loro riguardi l'anzianità e la fedeltà, e che essi potranno porre con tanto maggior compiacenza pensando di aver contribuito a dar vita ad un'Associazione che, da modesti principî, doveva assurgere a tanta prosperità ed importanza.

L'assegnazione del nuovo onorifico distintivo verrà fatta anche negli anni futuri a quei Soci che raggiungeranno il 40° anno di appartenenza al Sodalizio.

Organo regolatore e propulsore della Società fu il Consiglio Direttivo, eletto dai Soci, a cui sono sempre spettate tutta l'autorità e tutte le responsabilità. Fortuna del Touring fu che nel primo Consiglio entrassero quattro uomini che dovevano esercitare sull'Associazione una notevole e salutare influenza: e che uno dei Sindaci fosse l'avv. Federico Guasti, che assunse poco dopo la carica di Consigliere e poi, fino a ieri, quella di apprezzatissimo Vice Presidente del Sodalizio.

I quattro uomini furono: Federico Johnson, Luigi Vittorio Bertarelli, Alberto Riva, Piero Moro: tutt'e quattro appartenenti a quella forte categoria di industriali milanesi che tanto contribuirono, e proprio in quegli anni, alla prosperità della regione lombarda. Di essi, chi godeva maggiore notorietà era Federico Johnson, nato e cresciuto in Milano, dove si distingueva per geniale attività spiegata nell'industria paterna, per il tratto signorile, la prestanza fisica e lo spirito sportivo. Era presidente del « Veloce Club », dove gli facevano corona giovani dell'aristo-

LUIGI VITTORIO BERTARELLI, CICLISTA, AUTOMOBILISTA, ALPINISTA, SPELEOLOGO, L'UOMO CHE CREÒ LE GRANDI FORTUNE DEL TOURING, CHE IMPRESSE LA SUA IMPRONTA GENIALE E DINAMICA A TUTTE LE OPERE DEL SODALIZIO, CHE LO DIRESSE CON ATTIVITÀ PRODIGIOSA VERSO ALTI DESTINI, E ALBERTO RIVA, CHIARO INDUSTRIALE LOMBARDO, SUO FEDELISSIMO COLLABORATORE, VICE PRESIDENTE DELL'ASSOCIAZIONE PER LUNGA SERIE D'ANNI.

L'ISTITUTO SPERIMENTALE STRADALE (FONDAZIONE PURICELLI) CREATO NEL 1919, IDEATO E STUDIATO NELL'IMPIANTO E NEL FUNZIONAMENTO DAL TOURING, È OGGI VALIDO STRUMENTO PER OGNI NUOVO STUDIO IN TEMA STRADALE, E COLLABORA ATTIVAMENTE CON L'AZIENDA AUTONOMA STATALE DELLA STRADA. DAL 1928 È GESTITO ASSIEME AL R.A.C.I.

crazia e delle classi più colte, invaghiti del nuovo rapido mezzo di svago e di esercizio fisico. A lui il Touring affidò l'ufficio di Presidente, che allora e per moltissimi anni ebbe titolo di « Direttore Generale », quasi che quello di Presidente fosse in contrasto col carattere di un « Sodalizio del Moto ». Egli, con Moro e con Guasti sono i superstiti di quel primo Consiglio: fanno parte ancora dell'attuale, e auguriamo che ne siano a lungo ornamento e presidio!

Luigi Vittorio Bertarelli è scomparso prematuramente: ma d'altra parte si può dire che è il più vivo nel Touring, perchè il suo nome compare in fronte alla maggior parte delle opere del Sodalizio ed è collegato alle sue massime iniziative.

Il Bertarelli, *self-made man,* fu, per così dire, rivelato a sè stesso ed all'Italia dal Touring. Le straordinarie sue qualità d'ingegno, di tenacia, di penetrazione, la sua attività prodigiosa, trovarono nella giovine Associazione il terreno per un meraviglioso sviluppo. Nella suddivisione un po' complicata delle cariche, di quel primo periodo alquanto tumultuario, si era assunta quella di Capo Sezione Strade, apparentemente inferiore ad altre dal titolo più appariscente. Ma gli accadde come al Cavour, quando la prima volta fu chiamato al Governo e messo a capo del dicastero allora ritenuto (e come a torto!) il meno importante: quello dell'Agricoltura. Quando, nel Consiglio dei Ministri, gli altri avevano detto il loro parere, il Ministro dell'Agricoltura cominciava a parlare, spesso in contrasto colle opinioni già emesse: e finiva coll'aver ragione lui. Qui invece il Bertarelli, a risparmio di tempo, prendeva molte volte per primo la parola: e gli altri consentivano, anche alle più audaci proposte, perchè sapevano che egli le aveva studiate a fondo e non si poteva coglierlo in fallo di improvvisazione.

Fedelissimo a lui e a Johnson era l'ing. Alberto Riva, le cui turbine idrauliche avrebbero recato un giorno gloria all'Italia e che nel Touring fu per lungo tempo il Vice-Direttore Generale: e oculatissimo finanziere il

rag. Piero Moro, che in qualità di Consigliere Delegato all'Amministrazione firmò il primo bilancio del Touring che si chiudeva con un avanzo di L. 2846,87 e poi tutti quelli successivi — anche l'ultimo — che si chiude col patrimonio complessivo di L. 38.000.000 e nella gagliarda tempra ci fa sicuri che ancora ne firmerà molti.

Altri ve n'erano, ancora fortunatamente superstiti: un valoroso giornalista sportivo, A. G. Bianchi, che pubblicava un'apprezzatissima effemeride « La bicicletta »; l'avv. Luzzatto junior; Angelo Provasoli.

Successivamente fecero parte del Consiglio — e citiamo solo quelli che, purtroppo, sono scomparsi — uomini illustri quali il Senatore ing. Giuseppe Colombo, il generale conte Luigi Mainoni d'Intignano, l'on. Ettore Candiani, il senatore Cesare Mangili e il senatore Luigi Mangiagalli: tutti veramente benemeriti del Sodalizio. Il Mangiagalli aveva una vera predilezione per il Touring e la sua parola era sempre ascoltatissima.

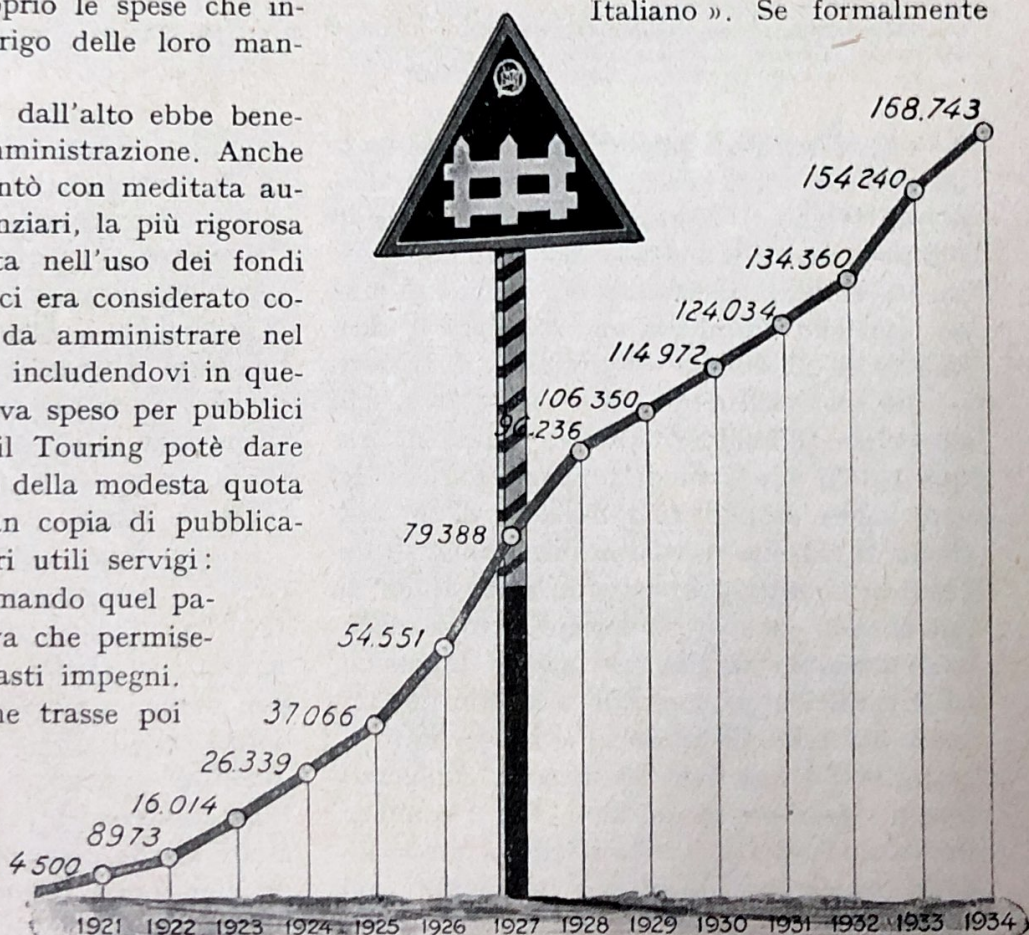
Le cariche di Consigliere e di Sindaco furono sempre gratuite; anzi, i Consiglieri stessi assunsero spesso in proprio le spese che incontravano per il disbrigo delle loro mansioni.

L'esempio che veniva dall'alto ebbe benefici riflessi in tutta l'amministrazione. Anche quando il Touring affrontò con meditata audacia forti impegni finanziari, la più rigorosa parsimonia veniva usata nell'uso dei fondi sociali. Il denaro dei Soci era considerato come un sacro deposito da amministrare nel loro massimo vantaggio, includendovi in questo anche quel che veniva speso per pubblici interessi. Fu così che il Touring potè dare ai Soci, in corrispettivo della modesta quota che essi versavano, gran copia di pubblicazioni e render loro altri utili servigi: fu così che si andò formando quel patrimonio e quella riserva che permisero di assumere i più vasti impegni. L'amore per l'istituzione trasse poi i più facoltosi di essi a larghe donazioni per attuare generosi propositi senza intaccare i fondi che già avevano avuto la loro destinazione. Fra i più generosi ricordiamo Johnson, Guasti, Bertarelli, Moro e il dott. Serina, tolto da men che due anni al nostro affetto, che aveva contribuito con almeno 300.000 lire al Villaggio del Touring, e 100.000 lasciò per testamento.

Ma questi contributi di denaro furono uguagliati e superati da contributi di opera e di ingegno.

L'opera di Johnson e di Bertarelli è ancora fresca e viva nel ricordo di moltissimi italiani: Johnson, l'animatore e il propulsore di una infinità di manifestazioni, di adunate, di gite del Touring per propaganda: da Milano a Venezia, a Roma, a Torino; da Roma al Piemonte, alle Puglie, in Sicilia, in Sardegna. Si ebbero a centinaia Convegni del T. C. I., nazionali e regionali, cioè riunioni prima quasi goliardiche, poi più gravi; organizzazioni talora grandiose, in cui dominava la nota patriottica interregionale.

E fu ancora Johnson — l'infaticabile propugnatore del ciclismo — l'apostolo del turismo automobilistico.

Nel 1900 si modificò il titolo dell'Associazione. Il « Touring Club Ciclistico Italiano » diventava semplicemente il « Touring Club Italiano ». Se formalmente

IL GRAFICO DIMOSTRA NELLA SUA ARIDA SEMPLICITÀ CON QUANTA SOLLECITUDINE IL TOURING ABBIA CURATO IL PROBLEMA DELLE SEGNALAZIONI STRADALI. DAI PRIMI 4500 CARTELLI SISTEMATI NEL 1921, SI SALE AI 54.551 DEL 1926, AI 124.034 DEL 1931, AI 168.743 DELL'ANNO IN CORSO (MESE DI OTTOBRE). È UNA RETE IMPONENTE DI SEGNALAZIONI DISTRIBUITA PER TUTTA ITALIA E FIN NEI PUNTI PIÙ LONTANI DELLE COLONIE.

DURANTE LA GUERRA IL SODALIZIO AVEVA ORGANIZZATO E DIRETTO LE VISITE ALLA FRONTE PER LA DISTRIBUZIONE DEI DONI AI SOLDATI NELLE TRINCEE. FU COI FONDI RESIDUATI DALLA RACCOLTA DEI DONI CHE VENNE CREATO IL VILLAGGIO ALPINO DEL TOURING AL M. PIAMBELLO, PEL QUALE IL T. C. I. RACCOLSE SINO AD OGGI CIRCA 2.000.000 DI LIRE E CHE OSPITA 300 ORFANI DI GUERRA, BIMBI GRACILI, ECC. NE È ANIMATORE INFATICABILE IL CONSIGLIERE MARIO TEDESCHI.

ciò aveva ben poca importanza, fu tuttavia la dichiarazione ufficiale di direttive e aspirazioni più larghe. Il Consiglio del Touring sentì subito il valore potenziale dell'automobilismo che si andava rivelando: era debito di una Associazione illuminata di intendere il turismo fuori dei confini — gloriosi, ma ristretti — del solo ciclismo: e il Touring fece ogni sforzo per diffondere il nuovo mezzo di trasporto. Un suo atto di propaganda, che ha vero valore storico, fu l'impianto di un centinaio di cassette di riparazione prima, di depositi di benzina poi, sparsi in tutta Italia, in un'epoca in cui solo per questo fatto si rendevano attuabili tragitti altrimenti impossibili ed il carattere commerciale aleatorio dell'impresa era tale che nessuno avrebbe osato di tentarla! Fu una bella campagna, combattuta con vigore per alcuni anni. Poi il commercio cominciò a trovare vantaggiosi questi depositi prima nei luoghi più frequentati, poi dappertutto.

Nel 1904 Johnson condusse per primo il veicolo a motore in Sardegna, ove esso apparve affatto nuovo e vi percorse ben 2700 chilometri fra gli applausi, gli spari di gioia, i suoni di fanfare, i saluti entusiastici delle folle che si schieravano al suo passaggio.

Bertarelli fu l'amico e il collaboratore inseparabile di Johnson e fu il creatore di quella letteratura turistica che ha potenziato enormemente il Sodalizio e che è tenuta, anche presso i Paesi più evoluti, nella maggior considerazione. Egli sentì il grande valore colturale del turismo: ma allora mancava tutto: scarse le Carte, ignorate le Guide.

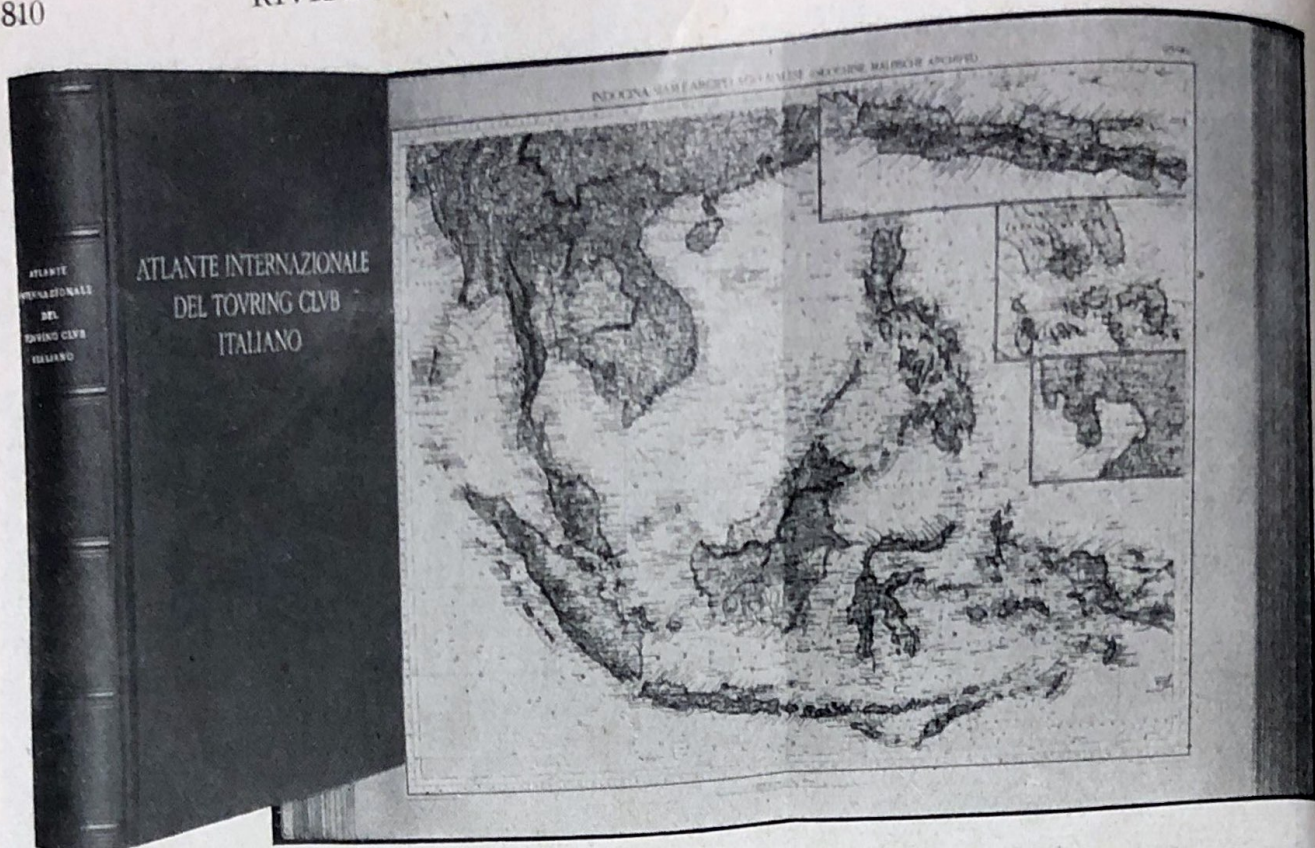
Cominciò nel 1895 con una « Guida delle Grandi Comunicazioni Stradali », seguita nel 1896 da un'altra fondamentale, di cinque volumetti coi profili di 30.000 km. di strade; poi undici « Guidine » itinerarie regionali, dodici belle « Guide di linee ferroviarie », cinquantasei grandi « Profili » di strade montane comprendenti i principali passi alpini e molte strade turistiche attraverso tutto l'Appennino fino a Reggio Calabria: e così via fino alle maggiori imprese che tutti ricordano: la « Carta d'Italia al 250.000 », la « Guida d'Italia » in 17 volumi nelle edizioni per gli italiani e in 10 per gli stranieri.

ALTRA PARTICOLARE INIZIATIVA DEL TOURING È STATA QUELLA DI ISTITUIRE I CAMPEGGI IN MONTAGNA CONTRIBUENDO A FAR CONOSCERE E DIFFONDERE NEL NOSTRO PAESE TALE TIPO DI FERIE E SVELANDO MOLTE ZONE POCO NOTE DELLA DORSALE ALPINA ED APPENNINICA NELLA LORO INTIMA BELLEZZA. AL 1934-XII, BEN 13 SONO STATI I CAMPEGGI ORGANIZZATI DAL SODALIZIO, CON SUCCESSO SEMPRE CRESCENTE.

In pari tempo si sviluppavano le organizzazioni pratiche: si creava la rete dei *Consoli,* prezioso strumento di collaborazione e di diffusione del Sodalizio, dei Medici, dei Legali e delle Autorimesse. Si portava il primo contributo agli sports invernali e a quelli nautici, si affiliavano gli alberghi. Questi furono, fin dapprincipio, un argomento assai studiato. Il Touring dichiarò subito — a rovescio della tendenza manifestatasi e coltivata in altri campi — di non volere di massima occuparsi delle grandi case, ma di quelle di secondo e di terzo ordine. Fu una propaganda intensa per elevare il minimo generale del conforto con l'azione diretta, con le pubblicazioni di propaganda, con l'organizzazione di Mostre, di Concorsi, di Scuole.

Anche la strada fu fin dai primi giorni un centro di attenzione, di lavoro intenso e di aspirazioni. Il problema della viabilità era quarant'anni or sono più che trascurato, incompreso dagli Enti, che ne avevano il governo: dei tecnici, molti lo consideravano con indifferenza. Era l'ultimo cui si guardasse da molte provincie, di scarsa soddisfazione, non studiato forse perchè non brillante.

I ciclisti riuscirono dapprima modestamente, a mezzo del Touring a far migliorare le banchine o, dove non c'erano, i margini delle strade che per essi bastavano. Ma poi i desiderî si estesero alla struttura stessa e alla manutenzione di tutta la strada.

Alla « Commissione Miglioramento Strade » del Touring il problema si presentò presto in tutta la sua interezza imponente. Il patrimonio stradale nazionale, cui si attribuiva allora il valore di forse tre miliardi, apparve un grandioso e bell'oggetto di studio. La Commissione, dapprima quasi puramente sportiva, divenne soprattutto tecnica, ma si ebbe gran cura di mantenervi elementi sportivi sufficienti a darle agilità e arditezza. Guidata con criteri d'ambiente vivaci ma senza impazienze, attirò le simpatie non solo dei tecnici ridesti ai nuovi studi, ma anche degli amministratori di Stato e di provincie, pervasi dalla bellezza del rinnovamento della viabilità, che trovava nel pubblico stesso una base di consentimento universale. Così, in un periodo di circa quindici anni, quella Commissione divenne un centro di propaganda rispettato, insinuante, del tutto originale, la cui attivi-

QUESTA MASSIMA, FRA LE PUBBLICAZIONI DEL T. C. I., FU IDEATA E VOLUTA DA L. V. BERTARELLI, SUBITO DOPO CAPORETTO; FIERA RISPOSTA A CHI LO ESORTAVA A CHIUDERE I BATTENTI DEL T. C. I - L'ATLANTE, GIUNTO ORMAI ALLA 4ª EDIZIONE, MENTRE AFFRANCÒ GLI ITALIANI DALLA NECESSITÀ DI SERVIRSI DI OPERE CHE ANDAVANO PER LA MAGGIORE, È TALE DA REGGERE VITTORIOSAMENTE IL CONFRONTO CON ESSE.

tà complessa raggiunse effetti che non è troppo chiamare: meravigliosi.

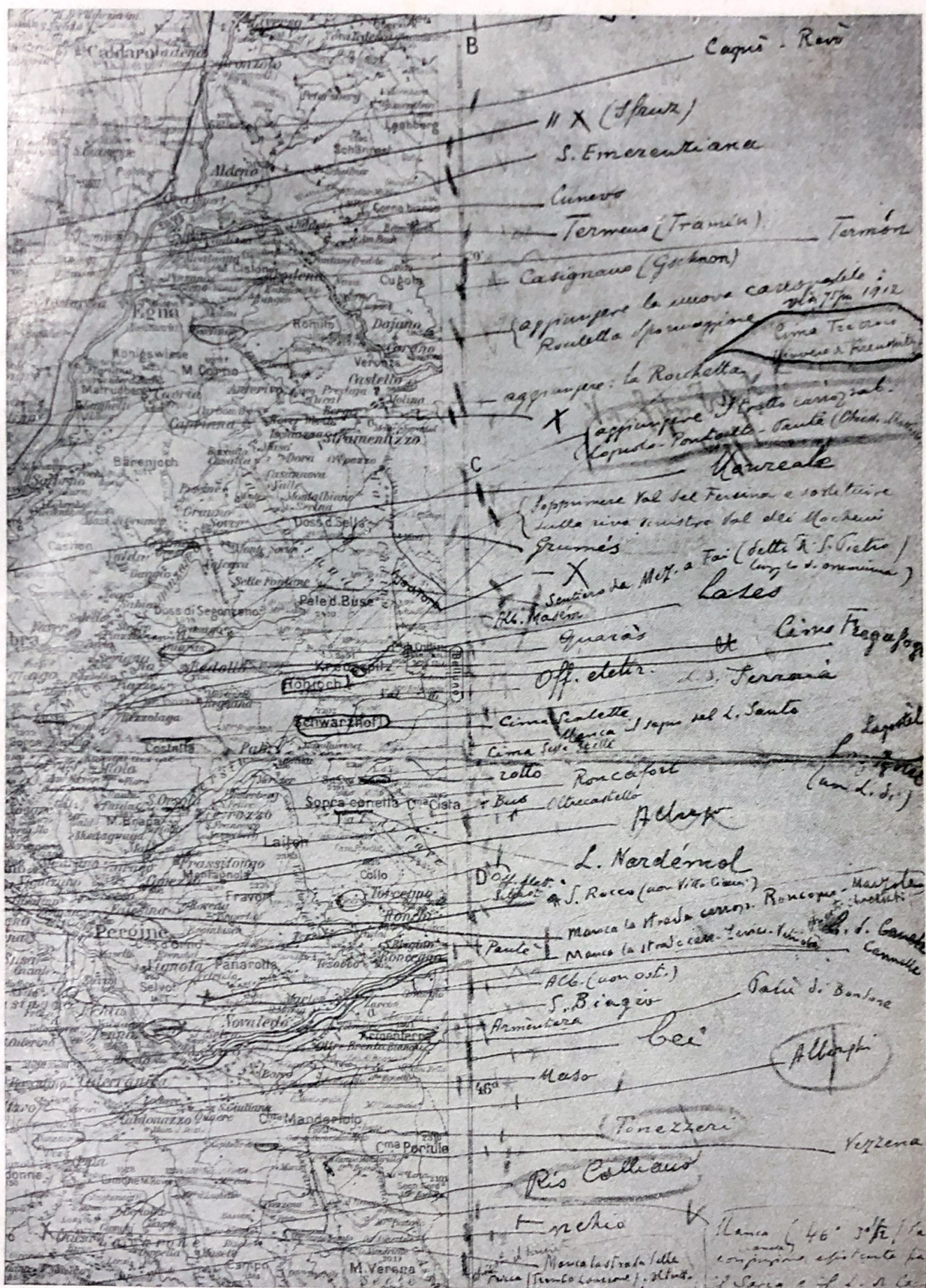
E anche qui, da un lato una lunga serie di pubblicazioni rivolte talora ai cantonieri, tal'altra ai loro Capi, su su fino ai tecnici di maggior cultura: dall'altro, organizzazione e partecipazione a Riunioni e a Congressi.

I postulati del classico Congresso della Strada di Parigi (1908) a cui il Governo di allora non intervenne, ma il Touring si, furono da questi diffusi gratuitamente fra i tecnici italiani. E, a forza di premere, si ottenne poi la simpatia governativa pel successivo Congresso di Bruxelles (1910) e infine l'intervento ufficiale di Stato a quello di Londra (1913).

Le strade sperimentali, che oggi sono attuate con tanta competenza dall'« Azienda Autonoma Statale della Strada » con la collaborazione dell'« Istituto Sperimentale Stradale del T. C. I. e del R. A. C. I. », hanno fra le loro antenate una strada sperimentale lunga 400 m. fatta costruire dal Touring a Milano, in occasione dell'Esposizione del 1906. Furono allora approvate le migliori strutture, i materiali più varî, i metodi di manutenzione più accreditati o promettenti (fognature, chiusini, segnalazioni, illuminazione, ecc.) e accanto, in una vasta tettoia, si collocarono macchine da strada (compressori, frantoi da pietrisco, vagli, macchine da catramare, scarificatori, ecc.). Poi venne l'« Esposizione della Strada », organizzata dal Touring a Torino nel 1911: parecchie migliaia di metri quadrati con vasti spazi coperti, con contemporanei esperimenti d'uso delle macchine stradali e confronto dei materiali da massicciata.

Tipica fu una « Gara d'Onore » tra le provincie per la miglioria e la manutenzione delle strade di grande comunicazione fra Roma e Torino durante le Esposizioni del 1911, con una giuria di ingegneri ambulante in auto sui 1200 km. messi in concorso dalle provincie.

Nel corso degli anni il movimento di opinione pubblica destato risalì dai turisti agli amministratori; si ripercosse negli stanziamenti, nei miglioramenti tecnici, nell'applicazione di postulati già accettati altrove in Paesi che in quei tempi potevano vantare una migliore manutenzione stradale. Ebbe, questo movimento, un' influenza elevatrice sul morale dei funzionari.

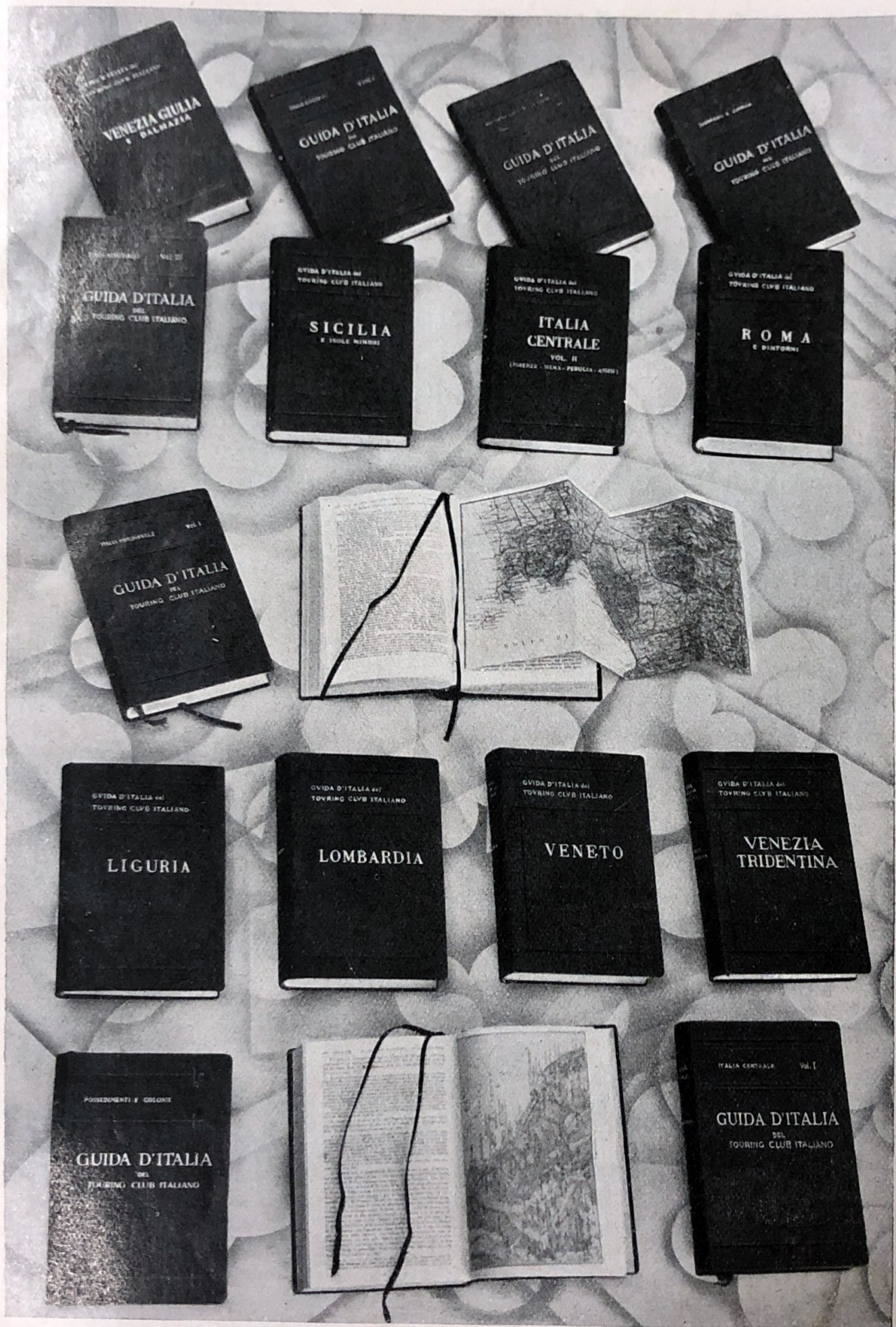
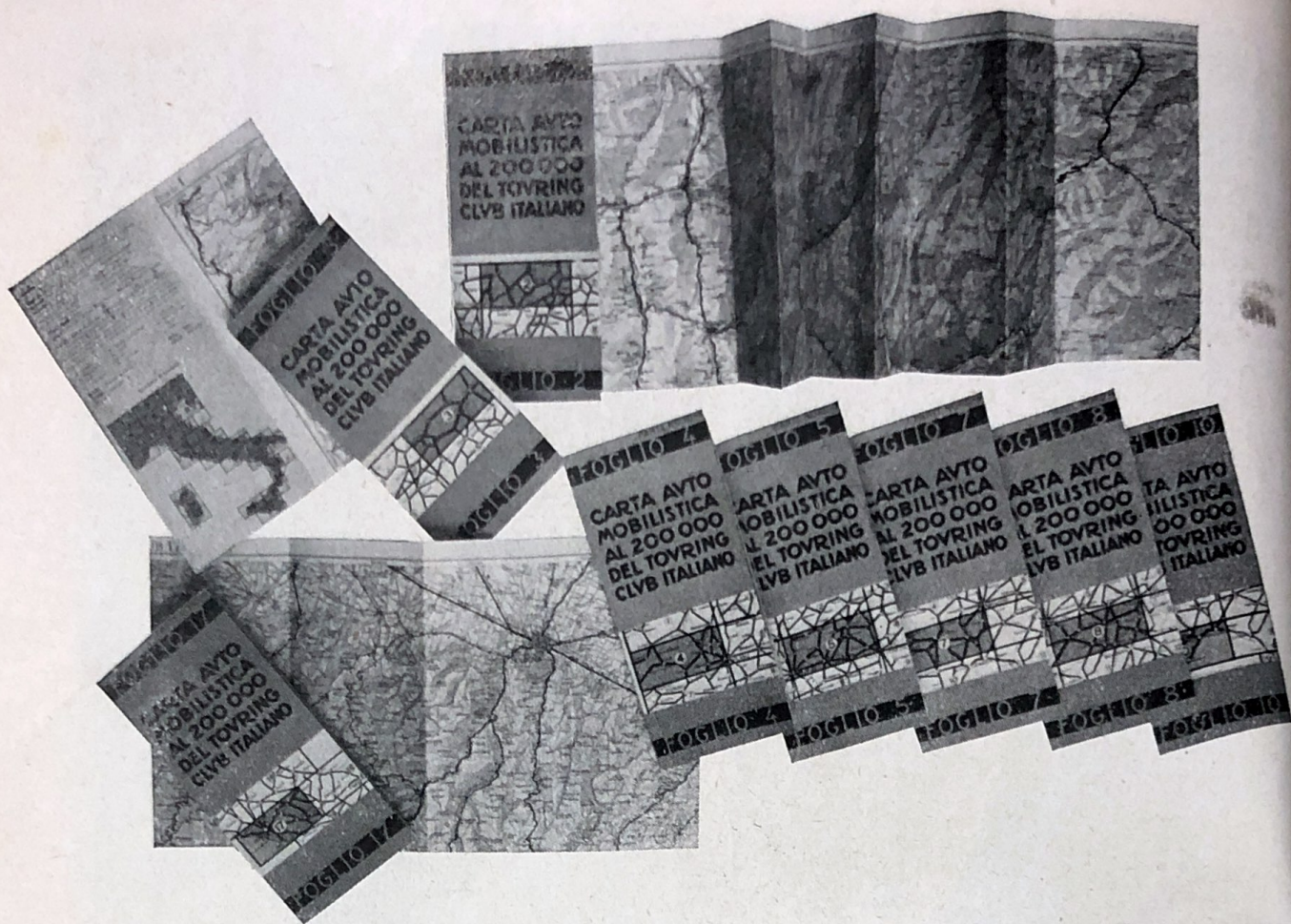
Connessa alla strada è la sua *segnalazione*. Il Touring prese parte attiva, con idee proprie a tutti i Congressi esteri dove l'argomento fu trattato: profittò delle lezioni che da

LA CARTA D'ITALIA AL 250.000 — LA «MIGLIORE CARTA TURISTICA DEL MONDO» COME VENNE DEFINITA IN INGHILTERRA — RAPPRESENTANTE IN 62 FOGLI IL TERRITORIO DEL REGNO, DISTRIBUITA GRATUITAMENTE AI SOCI TRA IL 1906 E IL 1913, HA RAGGIUNTO LA STRAORDINARIA DIFFUSIONE DI 8 MILIONI DI FOGLI. LE CURE ADOPERATE PER LA PERFETTA RISPONDENZA DELLA CARTA AGLI SCOPI PROPOSTISI, L'ACCURATA REVISIONE CHE DI OGNI SINGOLO SETTORE VENIVA DI ESSA FATTA DA ELEMENTI LOCALI, È BEN RAPPRESENTATA DA QUESTO SAGGIO DI UNO STRALCIO DEL FOGLIO «TRENTO» CHE FU PERSONALMENTE RIVEDUTO DAL MARTIRE TRENTINO CESARE BATTISTI.

LA GUIDA D'ITALIA PER GLI STRANIERI, INIZIATA NEL 1922 CON LO SCOPO DI OFFRIRE AI FORESTIERI IN VISITA ALLA PENISOLA UNO STRUMENTO PERFETTO DI CONSULTAZIONE, REDATTO NELLA LORO LINGUA, MA DA ITALIANI E CON ANIMO ITALIANO, COME GIÀ L'ATLANTE INTERNAZIONALE È VENUTA A LIBERARE DA UNA GRAVE E DANNOSA DIPENDENZA DALL'ESTERO. - COMPLESSIVAMENTE NELLE TRE LINGUE FRANCESE, TEDESCA E INGLESE NE SONO STATI STAMPATI 180.000 VOLUMI.

esso si potevano trarre e adottò i tipi di indicatori più adatti. A tutt'oggi vennero collocati 168.743 cartelli indicatori. Ma che dire dei problemi di circolazione? Essi ebbero sempre importanza capitale per il Touring, e il rievocare taluni episodi sembra allontanarci nel tempo, molto più di quanto corrisponda alla realtà.

La prima battaglia, fu, naturalmente, a favore della circolazione ciclistica. Faticosamente una serie numerosa di cause combattute, con diversi risultati, dai Legali del Touring riuscì a creare una giurisprudenza ciclistica più soddisfacente. Tempi passati ormai, e ben passati. Ma quanti viaggi di Commissioni a Roma; quante battaglie nei Consigli Comunali, di oratori che prendevano verbo al Touring; quante polemiche giornalistiche ispirate e condotte coi dati della Sezione Legale del Touring, con dignità e con fermezza, con tenacia pari alla fede!

Anche in linea fiscale fu fatica d'Ercole, durata molti anni, il far entrare in chi di ragione la persuasione che dieci lire di allora di tassazione annua erano troppe per la minuscola macchina; poi la campagna per la penetrazione della bicicletta nei pubblici servizi. Luigi Vittorio Bertarelli ricordava spesso l'ilarità quasi omerica che suscitò nel Consiglio Comunale di Milano quando dichiarò che il meglio per frenare i deplorati abusi dei così detti velocipedastri era di dare a squadre di vigili urbani la stessa arma di quelli, cioè la bicicletta. L'idea parve faceta e inattuabile.

Poi i problemi di circolazione ciclistica alle frontiere e, più tardi, quelli relativi alle automobili. Il Touring preconizzò fra noi e fece introdurre il regime del « trittico » — già adottato precedentemente da alcuni Stati esteri ed ora generale — grazie al quale si passano le dogane con formalità molto spicce e senza deposito dell'importo riflessibile dei dazi, del quale invece risponde in ciascuno Stato al proprio Governo un'Associazione. Dal 1903 il Touring propugnò il « libretto di passaggio in dogana » che, come tutti sanno, è un documento veramente internazionale che permette di passare attraverso tutti gli Stati aderenti con un solo libretto. Il principio e la forma proposta dal Touring prevalsero dopo

LA GUIDA D'ITALIA, IDEATA E REDATTA DA L. VITTORIO BERTARELLI, DI CUI PORTA IN TESTA AI 17 VOLUMI IL NOME, È UNA DELLE PIÙ VASTE ED IMPORTANTI OPERE PUBBLICATE DAL SODALIZIO DURANTE L'ATTIVISSIMA SUA VITA. ESSA RICHIESE UN LUNGO PERIODO DI LAVORO, DAL 1914 AL 1929, DURANTE I QUALI ANNI VENNERO DISTRIBUITE BEN 4.725.000 COPIE.

DOPO LA « CARTA AUTOMOBILISTICA AL 650.000 », DOPO QUELLA AL 300.000, ECCO LA NUOVA « CARTA AUTOMOBILISTICA AL 200.000 », INIZIATA POCO PRIMA DEL COMPIERSI DEL QUARANTENNIO SOCIALE E CHE È DESTINATA AD UN GRANDE SUCCESSO. ATTUALMENTE NE SONO STATI PUBBLICATI 14 FOGLI SUI 30 COMPLESSIVI.

undici anni di lavoro: il libretto cominciò a funzionare nel 1914.

***

Ma di quante cose si potrebbe discorrere ancora in questa rievocazione di quarant'anni di attività del nostro Sodalizio.

Si dovrebbe parlare della fondazione e dello sviluppo delle molteplici Riviste — ben cinque — dedicate a svariati campi di attività aventi attinenza col turismo, tutte a periodicità mensile, ottimamente illustrate, dotate di eccellenti collaborazioni tecniche e letterarie; e si dovrebbe ricordare l'azione culturale e spirituale esercitata da questi periodici, e in particolare da « Le Vie d'Italia », tenuto conto anche della vastissima sua diffusione (180 mila copie).

Si potrebbe dire della creazione presso il Touring dei « Volontari Ciclisti e Automobilisti », che trovarono nel Consigliere comm. Alfredo Zaffaroni (già tanto benemerito per altri titoli e per le funzioni di Consigliere Segretario, ch'esso esercita fin dal 1912) un animatore infaticabile; organismo che aveva soprattutto il merito di preparare materialmente e spiritualmente — in tempi di non adeguata comprensione — i giovani alle virtù militari.

Si potrebbe dire dell'opera svolta in pro' del Turismo scolastico, che anticipò le meravigliose manifestazioni dei nostri Balilla, o del « Consorzio per le segnalazioni in montagna » o dell'attività speleologica o di quella nel campo aeronautico, affermatasi soprattutto con la cartografia aerea, piuttosto che dell' azione svolta per il rimboschimento, per la tutela del paesaggio, per la conoscenza dell'Italia all'estero.

Si dovrebbe ancora accennare alla parte — dapprima indiretta, poi sempre più diretta — avuta nella diffusione della conoscenza della montagna italiana, attraverso i Campeggi e le pubblicazioni (recentissimo è l'accordo Touring-Club Alpino per l'edizione in collaborazione fraterna della « Guida dei Monti d'Italia ». Si dovrebbe altresì ricordare la « Guida dei Campi di Battaglia », in 7 volumi, e la « Guida da Rifugio a Rifugio ».

Ma è ora di lasciare il passato per guardare al presente e all'avvenire.

LA COLLEZIONE « ATTRAVERSO L'ITALIA » RAPPRESENTA IL COMMENTO ICONOGRAFICO DEI 17 VOLUMI DELLA « GUIDA D'ITALIA »; UN'OPERA DI SINTESI DOVE GLI ASPETTI DELLA NATURA, LE RICCHEZZE MONUMENTALI, I CAPOLAVORI DELL'ARTE SI ALTERNANO ALLE IMMAGINI PIÙ CARATTERISTICHE DELLA VITA REGIONALE. — ATTUALMENTE SONO STATI PUBBLICATI QUATTRO VOLUMI; UN QUINTO, GIÀ PRONTO, ANDRÀ IN DISTRIBUZIONE AI SOCI CON L'ANNO PROSSIMO.

La grande guerra, anzichè affievolire le forze del Touring, le accrebbe numericamente, e, soprattutto, moralmente.

Chi forse temeva che quel piccolo organismo, sostenuto, allora dalla modesta quota sociale di 10 lire annue dovesse scomparire, travolto dalla grande bufera, errava profondamente. I Combattenti sentirono che, attraverso il turismo, era stato coltivato qualcosa di ben più profondo: quell'intima conoscenza del Paese che è indispensabile in pace e in guerra. E il « 250.000 » del Touring fu la Carta di tutti i nostri Combattenti in terra e in cielo. Ma bisognava pur far conoscere la portata del nostro sforzo bellico nei Paesi dell'Intesa e in quelli neutrali e il Touring vi contribuì largamente.

Fu grande merito di L. V. Bertarelli di aver sostenuto strenuamente, anche allora, la missione del Touring; e a coloro che dopo Caporetto lo esortavano a chiudere i battenti, rispondeva fieramente coll'annuncio del « Grande Atlante Internazionale » e con lo stanziamento in bilancio del fondo per la gita a Trento.

Questa fede tenace, immutabile nell'avvenire del Paese fu di grande sostegno nell'attraversare i primi anni del dopoguerra: e quando, finalmente, venne la Marcia su Roma, lo stesso Bertarelli poteva serenamente abbandonare quella spirituale e ipotetica « Lega dei Malcontenti » da lui pensata per combattere le negligenze, le inerzie, le indifferenze, le lentezze burocratiche che anche nel campo del turismo si verificarono in alto e in basso, al centro e alla periferia.

Il clima nuovo creato dal Fascismo favorì notevolmente lo sviluppo dell' Associazione. Grazie al vigoroso impulso dato dal Regime a tutte le forme di attività nazionale, esso ha trovato il terreno finalmente preparato per estendersi ed ha visto allargarsi il suo campo d'azione, ingigantire le forze in cui un tempo stava isolato o quasi.

Con senso di viva compiacenza si ricordano perciò i progressi effettuati nel primo Decennio del Regime Fascista: dai 188.000 Soci, di cui 25.000 Vitalizi, alla fine del 1922, si passa ai 414.000, di cui 210.000 Vitalizi, alla fine del 1931.

Abbiamo ragione di credere che nessuna delle Associazioni similari d'Europa (il Touring Club de France, ad esempio, non raggiunge che la metà del numero dei Soci del Touring Club Italiano) abbia fatto nel decennio uguali progressi e nessuno, nè in Europa, nè fuori, conta un numero così ragguardevole di Soci Vitalizi.

E un altro dato è bene di ricordare: in detto decennio 1922-1931 vennero spese, come risulta dal bilancio pubblicato nel fascicolo di maggio di ogni annata di questa Rivista, L. 98 milioni 574.524, a favore del turismo e della propaganda per la cultura.

LA COSTANTE, FORMIDABILE ASCESA DELLA CONSISTENZA DEI SOCI DEL T.C.I. DALLA FONDAZIONE AL GIORNO D'OGGI.

È motivo di viva soddisfazione da parte dei dirigenti del Sodalizio il poter affermare che l'opera compiuta potè svolgersi senza pesare mai di un solo centesimo sulle finanze dello Stato; al quale il Touring fu sempre lieto di dare la propria deferente e cordiale collaborazione, mentre sente di essergli debitore in mille guise per la benevolenza costantemente dimostratagli, per gli appoggi positivi fornitigli in tante occasioni.

Il pensiero del Consiglio del Touring e dei suoi 430.000 Soci si rivolge reverente, in questa ricorrenza, alla maestà del Re Soldato, simbolo vivente della Nazione, al Duce amatissimo, della Nazione insuperabile Condottiero.

Il più gran premio al quale il Sodalizio possa aspirare è quello di essere considerato uno strumento modesto ma fedele al Regime e al suo grande Capo; strumento pur esso stabilito su di una « granitica base che non si può nè scalfire nè demolire, fatta di passione, di fede, di volontà ».

Ma il pensiero si rivolge riconoscente anche ai mille e mille Collaboratori ed Amici che si trovano in ogni rango: dalle alte Gerarchie dello Stato (e fra queste ci piace di ricordare il Commissariato per il Turismo e l'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche, col quale il Touring collabora da anni in perfetta armonia), ai funzionari del Sodalizio, ai Consoli, a tutti coloro che aiutano a perfezionare la nostra fatica; collaborazioni che vengono, del resto, date sempre con grande cordialità e con viva spontaneità. Tutti sentono che fra i vari compiti affidati al Touring, nel momento attuale, è particolarmente bello quello rivolto ad annotare con amorosa cura, ad illustrare a italiani e stranieri nelle sue opere gli incessanti progressi che vengono compiuti sotto i segni del Littorio.

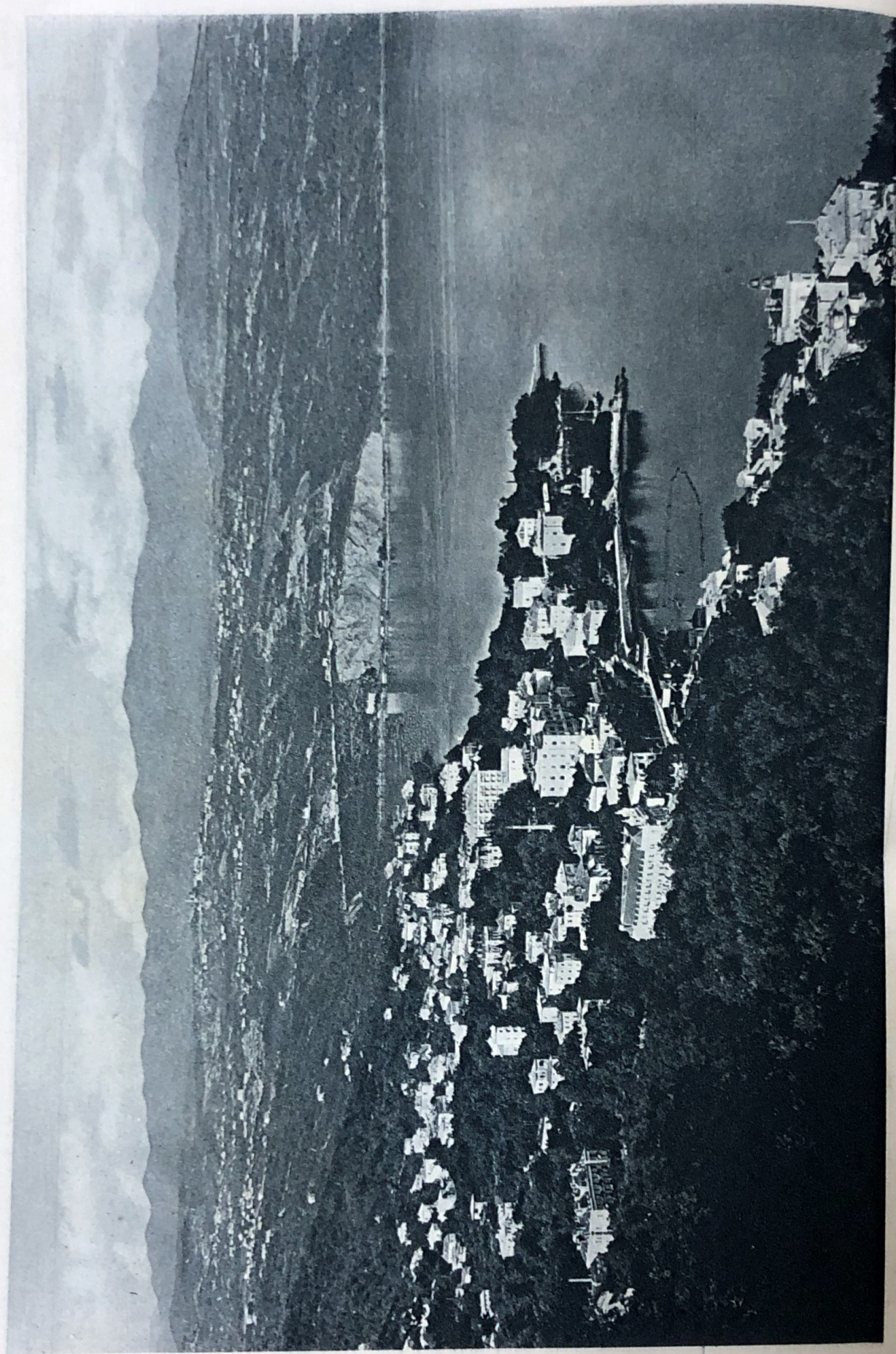
Tutti sentono che nell'espansione del Touring vi è una causa ben profonda: l'italianità di ogni suo atto. Tutto è diretto, nel Touring, all'incremento e alla glorificazione della nostra Patria. È questa la vera ragione che desta, raccoglie e collega tante simpatie in ogni parte d'Italia e dovunque siano italiani. E il suo grande fiorire in questi ultimi anni non è che una particolare glorificazione di quella esaltazione del sentimento nazionale in cui si compendia lo stesso fondamento del Fascismo.

Così il Touring Club Italiano, che in molti campi ha prevenuto i tempi, cammina ora disciplinato, fedele, sempre giovanilmente coi tempi; nè il suo cammino ascensionale si arresterà, ma seguirà indubbiamente quello che si prepara al nostro Paese, la cui importanza nel Mondo è di tanto cresciuta e va ogni giorno crescendo.

LA PRESIDENZA DEL T. C. I.

(fot. Pezzini - Milano)

FIUME - La Riva Emanuele Filiberto

Allegato al fascicolo di Novembre 1934 XIII de "Le Vie d'Italia"
Stampa Stab. Pezzini - Milano IV

(fot. Slocovich - Fiume)

ABBAZIA con le Alture di Castua e di Mattuglie

(fot. Azienda di Cura e Soggiorno)

ABBAZIA – Porticciuolo lungo la "Passeggiata"

(fot. Slocovich - Fiume)

ABBAZIA - PITTORESCHI BRAGOZZI DI TIPO CHIOGGIOTTO

I MAUSOLEI DI SÀRSINA

Auspice Arnaldo Mussolini, la Soprintendenza alle antichità dell' Emilia iniziava nel 1927 talune esplorazioni nella necropoli romana di Sàrsina.

Sàrsina — un piccolo borgo della valle del Savio tra Bagno di Romagna e Cesena — fu nell'antichità un comune umbro di territorio assai vasto, e Roma dovè spezzarne la resistenza con una campagna sanguinosa, così che per l' anno 266 avanti Cristo i Fasti trionfali capitolini registrano un trionfo sui Sarsinati. Da allora Sarsina fu unita a Roma con vincoli saldi e mai più turbati; e coi vincoli politici si allacciarono anche i vincoli commerciali e culturali, pei quali fu attratto a Roma Tito Maccio Plauto, che, nato a Sarsina circa il 254 avanti Cristo, divenne il principe della commedia palliata, morendo, idolo della plebe romana, nel 184 a. Cr.

Dopo l'avvenimento guerresco del 266 non è fatto che raro ricordo di Sarsina negli scrittori antichi. Ma se l'importanza politica della cittadina umbra si annullò in quella di Roma, il benessere economico dei Sarsinati andò gradatamente aumentando, per l'allontanarsi dall'Italia dei pericoli di guerra, e per l'impulso dato da Roma all'agricoltura. Sulla fine dell' età repubblicana di Roma e nella prima età imperiale tale benessere dovè esser certo cospicuo, se ci è lecito giudicarne dai notevoli avanzi di terme scoperte nell' abitato sarsinate, dalle statue di divinità e dalle basi di statue onorarie o di culto ugualmente ivi rinvenute, e dalla messa in luce — avvenuta in questi ultimissimi anni — di numerose tombe monumentali, costruite su un lato e sull'altro della via che si dirigeva da Sarsina a Cesena lungo la valle del Savio.

(Disegno acquarellato di Nino Finamore)

SARSINA - IL MAUSOLEO DI AULO MURCIO OBULACCO.

***

Del rinvenimento della necropoli sarsinate noi dobbiamo essere essenzialmente grati a un fatto eccezionale verificatosi nell' antichità, e per cui l'aspetto fisico della valle, nella parte immediatamente prossima a Sarsina, fu per qualche tempo profondamente alterato.

Sarsina è ubicata su uno sperone roccioso dell' Appennino, in corrispondenza di una stretta del fiume Savio, a metà circa del corso del fiume. Questa sua giacitura mili-

(*fot. Proni, Soprint. Antich., Bologna*)

IL FIUME SAVIO E LO SPERONE ROCCIOSO SU CUI SI ASSIDE SARSINA.

tarmente assai forte, e l'ubicazione in un punto di passaggio obbligato della valle del Savio furon le cause precipue della incontrastata preminenza che Sarsina acquistò su ogni altro abitato della valle. Ora, per la speciale costituzione geologica della regione — e cioè per la natura essenzialmente argillosa dei terreni — determinandosi lungo il fiume frequenti e vastissime frane, avvenne che in età incerta, ma forse di non molto posteriore all'impero di Marco Aurelio (a. 161-180 d. C.) precipitasse nel Savio poco lungi da Sarsina, e precisamente in corrispondenza di un'altra stretta del fiume, a meno che due chilometri in linea d'aria a valle della cittadina, tutta una immensa costa di monte, la quale causò la ostruzione della stretta. La costa precipite del monte che allora crollò nel fiume — e che ancora può oggi riconoscersi — viene chiamata volgarmente « ripa » (o frana) di Cà di Simòn (Casa di Simone).

Per la caduta della frana venne così a formarsi un lago di sbarramento, e questo ebbe un invaso relativamente ampio, sia per la conformazione ad anfiteatro della valle ai piedi e a oriente di Sarsina, sia per il fatto che entro tale anfiteatro influisce anche il torrente Fanante, uno dei tributari di destra del Savio.

Di poi, la forza della corrente avendo vinto la ostruzione della stretta in causa del disgregamento delle argille, il fiume Savio ritornò a poco a poco nel suo antico letto. Ma quando Sarsina cessò di specchiarsi nelle acque tranquille del lago, l'aspetto del paesaggio entro la conca tra le due strette era grandemente mutato. Per la notevolissima quantità di limo che nell'invaso del lago si era venuta depositando per opera del Savio e del Fanante — ricchissimi di torbide come tutti i fiumi dell'Appennino romagnolo-emiliano, — l'antico fondo della valle si era venuto grandemente a rialzare. Nessuna traccia più era visibile della via romana che un tempo correva lungo la riva destra del fiume; nessun avanzo appariva più dei mausolei che si allineavano sui due fianchi della via in direzione di Cesena. Sulla via romana era un banco di limo di tre metri di altezza, e sotto quel banco giacevano i resti dei mausolei, che la furia delle acque — e

con tutta probabilità anche un precedente terremoto — avevan travolto al suolo. Quando per una fortunata contingenza capitammo nel 1927 su quelle rovine, potemmo recuperare alla scienza, rovesciati ma quasi intatti, la massima parte degli elementi di quei mausolei d'interesse architettonico così singolare.

***

La necropoli sarsinate da noi parzialmente esplorata è ubicata nella località di Pian di Bezzo, (v. cartina alla pag. 822), a circa 1 km. in linea d'aria da Sarsina, sulla riva destra del Savio, ed è ancora — come è lecito arguire — notevolmente estesa. La zona in cui abbiamo condotto i nostri scavi supera di poco i 1400 mq.; ma pur in così ristretta zona ci è stato possibile il recupero di cinque mausolei monumentali, e di un complesso di altre cinquantadue tombe minori, oltre a sei altri piccoli sepolcri rinvenuti in un appezzamento di terreno di pochi metri più a monte, durante l'esecuzione di un saggio di scavo. Poichè la strada — di cui non abbiamo esplorato se non una sessantina di metri circa — prosegue in direzione di oriente, e poichè essa continua ad esser coperta, in tal direzione, da un banco di limo non di rado superiore ai tre metri, è verosimile che altri monumenti ci siano serbati nelle viscere del suolo, sia sui due fianchi della strada romana, sia in quella zona che si stende tra la strada romana e il fiume. Là doveva estendersi la necropoli, come proverebbe il rinvenimento di cippi iscritti avvenuto in vario tempo nell'alveo del Savio dopo la caduta di frane dalla riva destra, provocate dall'azione di erosione del fiume. Ma la continuazione della esplorazione sarà l'opera di un secondo tempo, poichè era indispensabile prima — date anche le nostre disponibilità finanziarie — addivenire al restauro del materiale scoperto e quindi alla scrupolosa ricomposizione nel museo locale dei mausolei e delle tombe minori rinvenute.

(fot. Proni, Soprint. Antich., Bologna)
NECROPOLI DI SARSINA - I MAUSOLEI E LA STRADA ROMANA DISSEPOLTI DAL BANCO DI LIMO

***

Mausolei e tombe minori erano, come si è detto, allineate da un lato e dall'altro della strada romana. La strada non era lastricata

(fot. Proni, Soprint. Antich., Bologna)

NECROPOLI DI SARSINA - LA STRADA D'ETÀ ROMANA E IL BANCO DI LIMO AD ESSA SOVRAPPOSTO.

con massi di trachite o di lava, ma con semplici ciottoli di fiume, e risultava di una parte centrale più compatta, della larghezza di m. 2,55, e di due rinfianchi disposti in declive e anch'essi rassodati mediante ciottoli di fiume. L'ampiezza totale della strada risultava, in taluni punti, di m. 6,80; la carreggiata — che è ancora visibile — ha una larghezza media di m. 0,95.

Ai lati della strada, a varia distanza, si allineavano i monumenti funebri. Come è ovvio, essi sono di diversa importanza e di diverso tipo, a seconda della condizione sociale di coloro cui la memoria funebre era posta.

Nella zona retrostante ai grandi mausolei che furono eretti più dappresso alla strada, sono state per lo più messe in luce tombe modeste, a grossi tegoloni disposti a doppio piovente, con un'anfora dall'un dei capi affiorante con la bocca dal suolo per ricevere le offerte dei superstiti nei giorni anniversari. Il rito seguíto per la sepoltura fu in genere quello della cremazione. Un cavo rettangolare veniva per lo più praticato nel suolo, ed entro il cavo si deponeva la legna per la combustione del cadavere; estinto il rogo, ceneri e frammenti di ossa venivan raccolte verso il centro della fossa, e sulla stessa veniva disposta la copertura a doppio piovente cui si sovrapponeva la terra di riporto fino al piano stradale antico. Nel fondo della fossa si è trovato dovunque un largo letto di carbone, e in qualche caso si son potuti riconoscere i tronchetti e le ramaglie dei legni bruciati, che sono sovente legni di un albero frequente anche oggidì nell'alta valle del Savio, il càrpino.

Con le tombe più modeste si accompagnavano le tombe di maggiore importanza: talune avevano per coronamento una stele iscritta; su altre si levava un'ara funeraria marmorea o un simulacro di vaso in pietra, di forma globulare, ornato di scanalature e di protomi di grifo. Sotto le stele o l'ara e dentro i mausolei minori e maggiori si è rinvenuta l'osteoteca, per lo più racchiusa entro il cavo praticato nel corpo di due parallelepipedi di arenaria sovrapposti l'uno all'altro e fermati mediante grappe metalliche.

Fra i mausolei minori è anzitutto da ricordare un monumento con rivestimento di laterizio, di cui il corpo centrale ha forma cilindrica. Questo mausoleo risponde nello schema struttivo a quel tipo architettonico schiettamente romano che risulta di un cubo, di un cilindro e di un cono sovrapposti, di cui ci son cospicui esempi, universalmente noti, la tomba di Cecilia Metella, il mausoleo di

(*fot. Proni, Soprint. Antich., Bologna*)

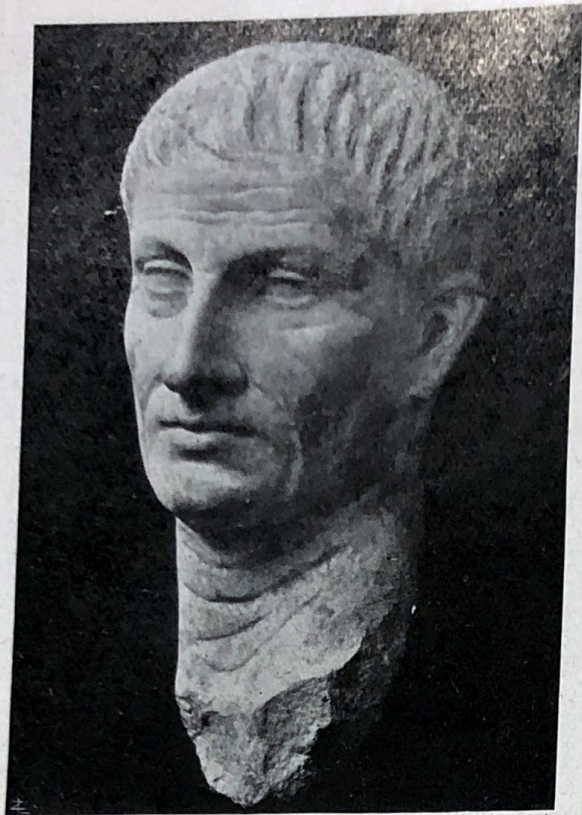
SARSINA - GLI ELEMENTI DI UNO DEI MAUSOLEI, TUTTO IN GIRO AL NUCLEO DELLO ZOCCOLO.

Augusto e il mausoleo di Adriano. Il trovare questo tipo architettonico a Sarsina mostra quanto, anche nei fatti della vita artistica, fossero intimi e continui i rapporti tra Roma e i municipi italici, per quanto piccoli e perduti nelle valli tra i monti; e le dimensioni del sepolcro di Sarsina (il parallelepipedo di base misura m. 3,56 per 3,56), e la possibilità di assegnare la tomba sarsinate all'età repubblicana di Roma accrescono, se è possibile, l'interesse della constatazione.

Altri mausolei della necropoli di Sarsina sono ancora più notevoli per dimensioni, per nobiltà di materiale impiegato e per novità di schema architettonico.

Uno di essi aveva complessivamente, come è lecito presumere, l'altezza di m. 14,15 (piedi romani 47 e mezzo circa), e risultava di tre corpi struttivi, e cioè di un corpo inferiore che ha l'aspetto di un cubo sorgente da uno zoccolo modinato e coronato da un nobile fregio dorico a metope e triglifi, di un corpo centrale che si presenta come un tempio prostilo tetrastilo d'ordine corinzio ornato di statue negl'intercolumni, e infine di una cuspide piramidale vigilata alla base da sfingi disposte ai quattro spigoli del monumento a guisa di acroteri. Nell'alto la cuspide finisce con un gran vaso baccellato di pietra che si erge al di sopra di un capitello corinzio a pianta quadrata e con le spalle adorne di protomi di grifo.

Imponente è specialmente l'aspetto del corpo struttivo centrale, che abbiamo avuto la ventura di ricostruire quasi nella pienezza dei suoi elementi nel Museo Municipale Sarsinate. Al di sopra della trabeazione del corpo inferiore, costituita, come si è detto, da un fregio dorico e da una cornice sagomata, e al disopra di un basso attico decorato di meandro che s'imposta sulla trabeazione dorica, sorgono quattro colonne scanalate, che si levano da basi di tipo attico; sulle colonne sono i capitelli, che, lavorati con potente rudezza, sembra si slancino verso l'alto piuttosto che espandersi a largo calice aperto; sui capitelli s'imposta la bella trabeazione corinzia di cui sono elemento essenziale il fregio col suo svolgersi di tralci e viticci chiusi in un arioso nodo centrale, e la cornice a modiglioni e cassettoni (v. fig. a pag. 823).

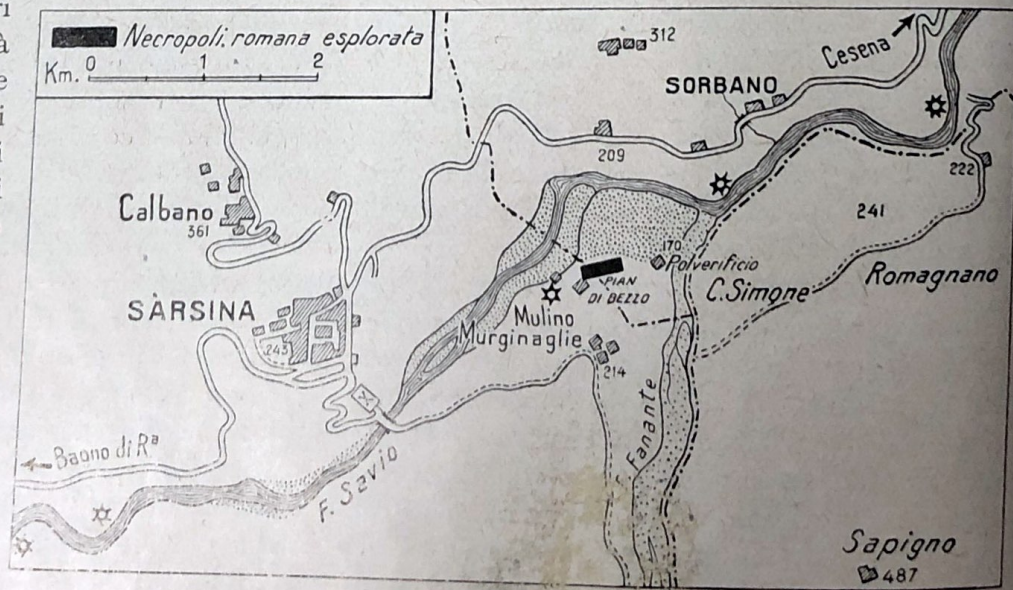
L'aspetto, già di per sè solenne, del tempio

(*fot. Proni, Soprint. Antich., Bologna*)

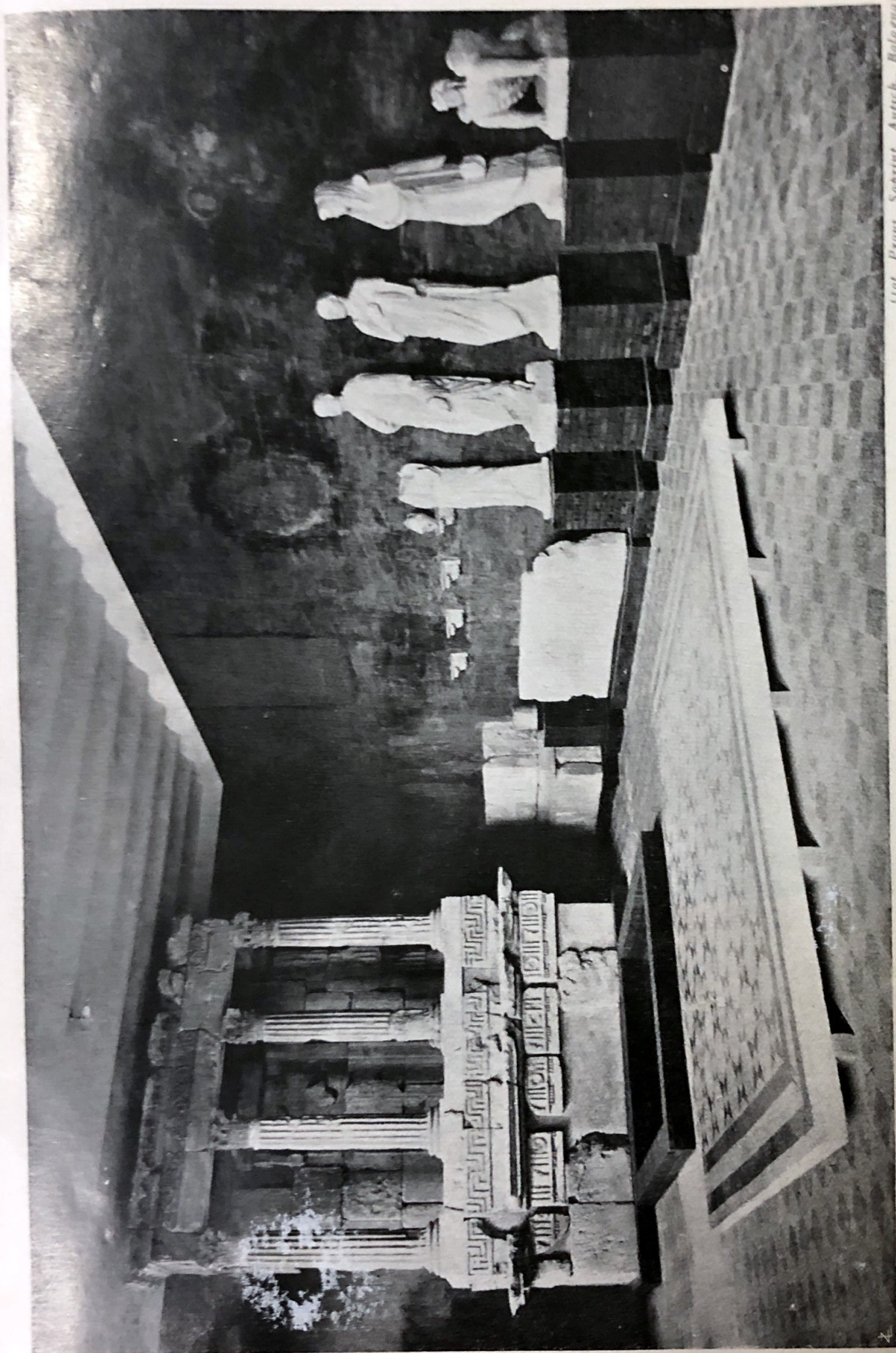
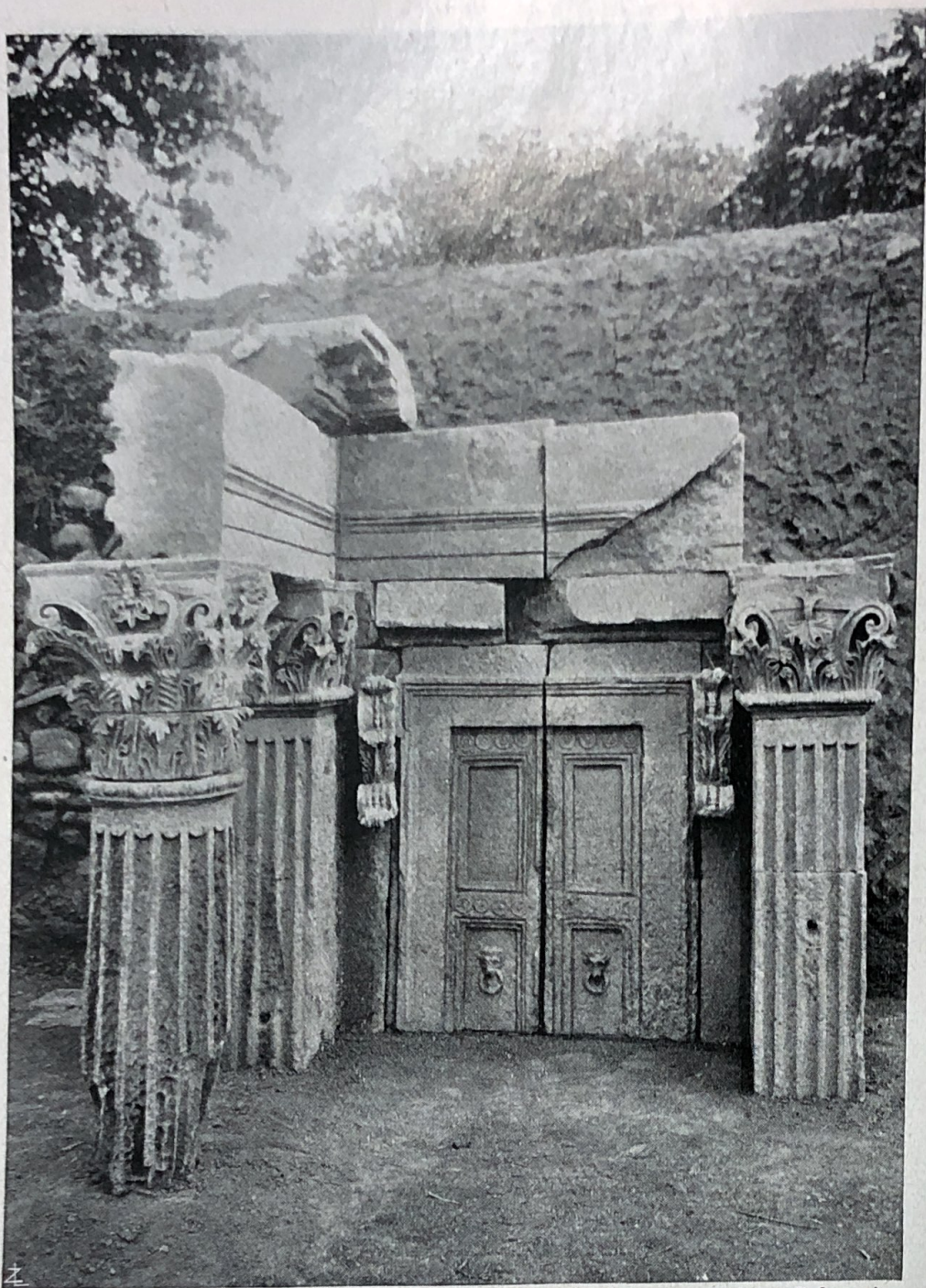
SARSINA - TESTA DI UNA DELLE STATUE DEL MAUSOLEO DI ASFIONIO RUFO.

prostilo tetrastilo era ravvivato e reso più nobile dalla collocazione negli intercolumni di talune statue, che, per ovvie ragioni di studio, noi non abbiamo oggi ricollocato al loro antico luogo tra le colonne del monumento ricostruito, ma al disopra di basi, contro la parete maggiore della sala del museo. Quelle statue (due maschili, due femminili) volevan con ogni probabilità raffigurare coloro cui il sepolcro fu elevato, o che ne ordinarono la costruzione; e chi le consideri attentamente avrà agio di constatare che ci sono stati serbati in quelle teste alcuni mirabili prodotti di quell'arte del ritratto in cui i Romani furono maestri.

La solenne testa pensosa di cui diamo qui sopra l'immagine è di ciò testimone eloquente. Ricerca amorosa dei tratti, per cui ogni fisonomia ha una sua distinta personalità, capacità di render plasticamente attraverso le caratteristiche fisionomiche le qualità dello spirito dei personaggi raffigurati, senso delle forme anatomiche e rendimento potentemente veristico, queste sono le note per cui questi ritratti maggiormente si impongono alla nostra considerazione. E insieme con queste qualità è una certa rudezza di tratto, la quale aggiunge nobiltà ed efficacia alla scultura, in quanto mostra l'artista preoccupato innanzi tutto di ciò che è essenziale, e unicamente inteso a far risaltare tali forme e linee essenziali, per contrapposto alle parti più sommariamente rese.

A quale delle famiglie sarsinati appartenessero i personaggi onorati del grandioso mausoleo non possiam dire che con qualche riserva. Grandemente mutila è l'iscrizione incisa su uno dei corsi di lastroni del basamento, e solo con verosimiglianza può ritenersi che uno dei nomi fosse quello di Asfionio Rufo. Comechessia, questo monumento è destinato a lasciare una vivida eco negli annali delle scoperte archeologiche italiane, tanta ne è la nobiltà, il decoro, e la rarità dello schema struttivo.

Un secondo mausoleo imponente è stato scoperto a Sarsina, o — per meglio dire — una coppia di mausolei, di cui uno ci è stato serbato nella sua quasi totale compiutezza, l'altro ci è stato serbato solo nel corpo struttivo inferiore. Dei due mausolei, quello integro meriterebbe, come ci auguriamo, di esser ricomposto all'aperto, nella gloria del sole, a guardia e ad ornamento della valle del Savio, a segnare nella linea ondulata del paesaggio

LA LOCALITÀ OVE FURONO ESEGUITI GLI SCAVI PER METTERE IN LUCE LA NECROPOLI SARSINATE.

(fot. Pront. Soprint. Antich., Bologna)

MUSEO DI SARSINA - IN FONDO, IL CORPO CENTRALE DEL MAUSOLEO DI ASFIONIO RUFO; CONTRO LA PARETE, LE SCULTURE PERTINENTI A DETTO MAUSOLEO E QUALCHE ELEMENTO ARCHITETTONICO.

(*fot. Proni, Soprint. Antich., Bologna*)
SARSINA - PARTICOLARE DEL CORPO CENTRALE DEL MAUSOLEO DI A. MURCIO OBULACCO.

la gloria di Roma e l'antico benessere della regione.

Il monumento reca il nome di *A(ulus) Murcius Obulaccus,* e risulta anch'esso di tre corpi struttivi, di cui l'inferiore porta su un alto zoccolo il dado su cui è incisa l'epigrafe, il centrale ha forma di edicola distila, e il superiore s'innalza in forma di cuspide piramidale a spigoli ricurvi. Nell'insieme il mausoleo era alto circa trenta piedi romani, e cioè m. 8,90 all'incirca.

Del più alto interesse e singolarmente conservati sono il corpo centrale e la cuspide. Il corpo centrale, a forma di edicola, ha sulla fronte due colonne scanalate sormontate da colonne corinzie di ricco, fine, conservatissimo intaglio, ed ha nel fondo, tra due pilastri corinzi coronati ugualmente da ricchi capitelli, un simulacro di porta che ferma l'attenzione in ispecie per le borchie che ornano i telai in risalto delle valve, per le snelle specchiature da cui spiccano maschere leonine, e per le mensole a ornati corinzi che stringono nell'alto gli stipiti. E con vigorosa e rude freschezza sono scolpiti anche gli elementi della trabeazione, e in special modo il fregio, che è costituito su ogni lato da un cespo di foglie di acanto da cui si dipartono robusti tralci con fiori e viticci.

Ma la novità e la singolarità particolarissime del mausoleo son raccomandate più che tutto alla cuspide piramidale, a spigoli fortemente ricurvi, desinente in basso in ricci di uno spirito nettamente « barocco », coronata in alto da un ornato ad astragali, sopra cui si leva un capitello a base quadrata di rude finezza come i capitelli delle colonne. Sul capitello a base quadrata s'innalza poi il dado, sormontato dal consueto vaso lapideo globulare e baccellato, sulle cui spalle s'impostano delle protomi di grifo.

***

Degl'innumeri monumenti funebri che possediamo in Italia, questi di Sarsina son certo fra i più notevoli, e tali forse rimarranno per lungo ordine di anni. La vita è per sè stessa distruggitrice, e il coronamento e il paramento dei monumenti funebri d'età romana so-

no, quasi senza eccezione, perduti. Per la stessa Pompei, che pur ci ha serbato, nel banco di cenere e di lapillo che la sommerse, i piani inferiori delle sue case, raramente accade che possan restituirsi i culmini dei suoi monumenti funerari. Onde dobbiamo essere vivamente grati alla sorte che ci ha permesso di ricuperar quasi integro in Sarsina più di uno di tali monumenti.

Ma più ancora dobbiamo compiacerci delle scoperte sarsinati, perchè vediamo testimoniati in Sarsina dei tipi struttivi che credevamo finora peculiari alle provincie romane. Coronamenti a cuspide come quelli di Sarsina ci richiamano alla mente il coronamento del monumento dei Sĕcundinii di Igel, in Germania, la piramide della cosidetta Aiguille di Vienne in Francia, e soprattutto i coronamenti di molti monumenti funebri dell'Africa settentrionale, dell'Algeria, della Tunisia e specialmente della nostra Tripolitania. Noi constatiamo dai recenti rinvenimenti di Sarsina che quei tipi struttivi non costituiscono delle peculiarità della cosidetta arte provinciale, ma sono delle espressioni architettoniche indigene dell'Italia, e che dall'Italia si sono diffuse in ognuna delle provincie che da Roma madre ricevevano, con gli ordinamenti politici e con le norme amministrative, anche l'impulso artistico e gli schemi costruttivi.

SARSINA - LA CUSPIDE DEL MONUMENTO DI A. MURCIO OBULACCO RICOSTRUITA NEL MUSEO COMUNALE.

***

L'impresa archeologica di cui ho avuto la ventura di essere a capo nel territorio di Sarsina si ripete, per ciò che è iniziativa, all'amore dei Sarsinati e al fervido interessamento di Arnaldo Mussolini per le regioni della Valle del Savio. Sembrando nel 1926 che la Società Idroelettrica dell'Alto Savio dovesse dar presto inizio alle opere per la creazione del bacino di Montecastello, che avrebbe sommerso la località di Pian di Bezzo donde eran venuti alla luce numerosi cippi funerari iscritti, un gruppo di cittadini sarsinati rivolse sollecitazione ad Arnaldo Mussolini perchè fossero condotte esplorazioni sistematiche a

(fot. Proni, Soprint. Antich., Bologna)

SARSINA - PARTICOLARE DELLA TRABEAZIONE DEL MONUMENTO DI OBULACCO.

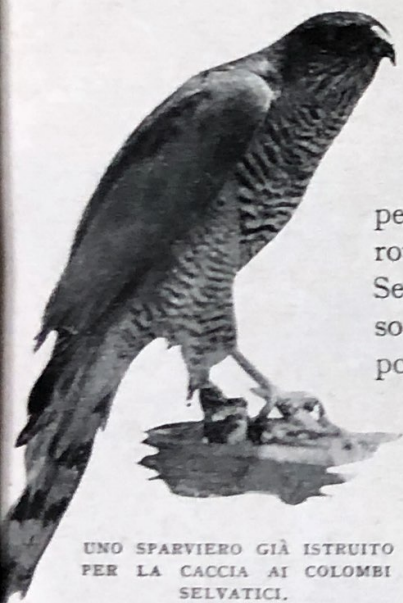
(*fot. Proni, Soprint. Antich., Bologna*)

SARSINA - TRANSENNA DEL MAUSOLEO DI A. MURCIO OBULACCO.

Pian di Bezzo. I risultati dell'interessamento di Arnaldo Mussolini furon questi: che in tre esercizi finanziari successivi furono espressamente stanziate dal Ministero dell'Educazione Nazionale lire 110 mila per gli scavi di Sarsina, e di poi fu stanziato, sempre per suggerimento di Arnaldo Mussolini, un fondo di lire 10.000 da un Ente privato, e cioè dalla Società Idroelettrica dell'Alto Savio, al medesimo titolo. Nella gr
ta constatazione che non inva
quella somma fu spesa, e che
patrimonio archeologico d'Italia
è arricchito di opere d'arte e
monumenti che hanno un valo
sostanziale, al cui paragone quel
somma apparirà assai tenue,
pensiero corre reverente alla me
moria di Chi quella esplorazio
volle e promosse.

Coloro che — come han fatt
quest'anno gli iscritti al Corso pr
maverile d'Arte bizantina, svolt
si in Ravenna sotto gli auspici de
l' Istituto Interuniversitario Ita
liano — saliranno alla cittadi
natale di Plauto, attratti dalla na
scente rinomanza del Museo comu
nale di Sarsina, troveranno il no
me di Arnaldo Mussolini dato, pe
volere della podesteria sarsinate
alla maggior sala del Museo comu
nale locale; e sentiranno che que
la intitolazione non è una sempl
ce testimonianza di affetto, e tan
to meno un atto di servile omaggio, ma
un giusto tributo d'onore a chi molto am
molto bene meritò di quel lembo della R
magna, dove gli affetti familiari dello Scom
parso si concentrarono, e dove Egli volle es
ser sepolto nella pace non interrotta che da
fluire ora lene ora rombante delle acque de
Savio.

SALVATORE AURIGEMMA

TRE FALCHI INCAPPUCCIATI IN ATTESA DI SPICCARE IL VOLO PER LA CACCIA.

UNO SPARVIERO GIÀ ISTRUITO PER LA CACCIA AI COLOMBI SELVATICI.

In un antico libro di falconeria si legge che «il falco, volando per i cieli, segue la rotondità della terra». Segno, nell'immaginoso linguaggio del tempo, che grande era l'ammirazione per codesti rapaci, e diffuso il loro impiego in tutto il mondo allora conosciuto. Anche ai nostri giorni, del resto, la falconeria, praticata secondo gli usi antichi rimasti quasi intatti, dura presso quei popoli asiatici e africani dove ancora vivono costumi medioevali.

In Italia, e si può dire in tutta Europa, dopo un passato splendidissimo essa decadde quasi totalmente. Solo di quando in quando accenna a rinascere qua e là, come in quest'ultimi anni in Lombardia, ad opera di qualche solitario innamorato di questo *sport* interessantissimo per le difficoltà ch'esso presenta, per le emozioni che se ne traggono e per il suo carattere assolutamente sportivo che rifugge dalle stragi, dalle catastrofiche distruzioni in uso con altri mezzi di caccia e di uccellagione.

Un tempo la falconeria, come la danza, era parte integrante dell'educazione di un gentiluomo. Corti e castelli, signori e dame ne erano appassionatissimi. «Le castellane — scrive Mario Borsa — uscivano in pubblico tenendo il falco sul pugno elegantemente inguantato. I cavalieri se lo portavano dietro in guerra e lo davano in consegna allo scudiero nel momento della battaglia. I vescovi salivano con esso l'altare, deponendolo accanto all'Evangelo». Quando quest'usanza venne proibita, i feudatari continuarono invece ad esercitare il diritto di posare il falco sui gradini dell'altare durante il servizio diurno, diritto che completava, in un certo senso, gli altri diritti inerenti al loro rango, tant'è vero che i nobili, secondo il loro grado, potevano usare l'una o l'altra specie di falchi, e talune varietà di falchi nobili rimasero sempre d'esclusiva pertinenza del sovrano.

Fra tutte le città italiane Milano fu certamente quella dove la falconeria era più diffusa e tenuta in maggior conto. Ancor prima della Signoria si cacciava col falco nel centro medesimo della città: un editto del podestà Visconte de' Visconti ordinava infatti

UN CACCIATORE COL FALCONE E IL SERVO CON LA MUTA. (INCIS. DEL SEC. XV NEL MUSEO DI PAVIA).

che nella piazza del Broletto Nuovo si mettessero panche e pertiche dove posare falconi, astori e sparvieri.

Con l'avvento della Signoria ducale è noto come questo passatempo si tramutasse in mania addirittura. Il rifornimento veniva fatto sulle montagne della Val d'Ossola, della Valtellina, della Valsassina, sul Generoso, sulle Grigne, con ingiunzione ai podestà di quelle terre, agli ufficiali e perfino agli ecclesiastici di occuparsene in modo particolare. Molti falchi si comperavano anche in Germania e in Ungheria, dove si mandavano con tale incarico esperti falconieri che restavano lontano magari parecchi mesi quando si trattava di acquistare un campione di pregio particolare.

« Galeazzo II — narra il Trocchi nel suo bel trattato di falconeria — si faceva spedire falchi da tutte le parti, e quelli che si s rivano venivano ricercati con pubblici b che promettevano premi e minacciavano te. I falconi morti si onoravano di sepol talvolta s'imbalsamavano; usanza assai fusa tra i signori del tempo.

Eccone un esempio:

« Si stava tornando a Palo, quand'ecco varsi nel cielo un nibbio. Il cardinale C ni lanciò un superbo falcone sulla diff preda, ma il nibbio riesce a sfuggire; lo segue il falco e sta per raggiungerlo qua un'aquila gli sbarra la strada e lui, sta della prima zuffa, deve impegnarne una conda più fiera per difendersi. Invano strozzieri lo richiamano con disperati ap li; egli non abbandona il campo finchè sop fatto non venne giù morto lentamente a marsi sulla chioma di un acero. Tutta la c te spettatrice del tragico duello ne depl la misera fine; il cardinale in persona rac se il corpo del falco e lo portò a seppel in cima ad una torre, sovrapponendogli i t fei delle sue cacce: la catenella che sole portare ai piedi collo stemma gentilizio una epigrafe che ne ricordava le gesta, il lore e la gloriosa fine ».

UNA SCENA DI CACCIA (BIBL. CASANATENSE, ROMA. COD. 4182 (LOMBARDO) - (DA TOESCA).

***

I falchi maggior-nte usati dall'anti-falconeria erano elli nobili: il falco anco di Groenlan-a, il sacro, il lana-o e il pellegrino. Mi-zior erano, natu-lmente, le cure di ui venivano circon-ati e vanto per tutti essere esperti in sì obile materia, tanto he l'imperatore Fe-erico II scrisse egli tesso un trattato di alconeria che potreb-be ottimamente servi-e ancora ai nostri giorni.

DISEGNO DELLA FINE DEL TRECENTO. DA UN MS. LOMBARDO DELLA BIBL. CIV. DI BERGAMO (DA TOESCA).

A lui, all'imperato-re Federico, spetta il merito di aver perfe-zionato la pratica del-l'ammaestramento ri-ducendola ad alcuni principî fondamentali che in gran parte ser-vono di norma ancora ai nostri giorni. Egli fu il primo ad usare il cappuccio, che an-cor oggi s' impone al falco perchè resti al buio quando non vo-la; prima si praticava invece la « cigliatura », vale a dire l'uso di cucire le ciglia al rapace durante il primo periodo dell'ammaestramento perchè non si agitasse alla vista dell'uomo.

Naturalmente tutti gli oggetti usati in falconeria erano lussuosi: il cappuccio, a guisa di un piccolo cimiero, era ornato con piume d'uccelli rari, un anello di cuoio col nome e l'impresa del proprietario ornava le zampe, e i sonagli erano d'argento e d'oro. Minuterie che alimentavano in Milano un'industria assai fiorente. « La ville de Milan était renommée par toute Europe pour la fabrication de ces grélots », scrive uno storico francese.

Con gelosa sollecitudine era parimenti curata la salute dei preziosi rapaci. Esistono vari trattati sulle malattie del falco e sul modo di curarle. Se « era caldo d'amore », gli si mescolava al cibo una piccola dose d'arsenico rosso; se ingrassava, gli si davano vespe ed altri insetti triturati; se era timido e debole, carne di tortora o colomba spruzzata di aceto.

Ci si preoccupava perfino del raffreddore. Narra infatti il Borsa che il raffreddore dei falchi si curava in vari modi: « purgandoli, dando loro a mangiare un pezzetto di cedro, soffiando nelle loro nari con una pagliuzza una mistura di tabacco da naso, pepe, garofano e trementina, facendo loro fiutare la ruta o somministrando certe pillole d'aloe e celidonia ». Tutto un ricettario minuzioso.

FALCONIERI COI LORO FALCHI INCAPPUCCIATI.

rapidamente a grandi altezze, e in *caccia di basso volo*, in cui si impiegano gli astoridi (astore e sparviero) perchè le loro ali tondeggianti li portano quasi a scivolare sull'aria sulla stessa orizzontale della preda inseguita.

La caccia d'alto volo ha bisogno di molto spazio, ed è la più ricca d'emozioni; quella di basso volo può aver luogo anche in selve intricate, al coperto, ed è la più ricca di risultati. Nella prima, il falco si porta alto sulla preda e schermeggia in modo da piombarle addosso al momento opportuno, facendo massa col peso del suo corpo; se fallisce il colpo, ritenta più e più volte. Nella seconda, gli astoridi si lanciano all'inseguimento con estremo furore, ma se non raggiungono l'intento, abbandonano ben presto l'impresa.

Tutti poi, astoridi e falconi, ma specie quest'ultimi, sono uccelli grandi, belli, superbi

***

Oggi non si cuciono più le ciglia dei falchi, nè si fa più « l'unghiatura », vale a dire non si tagliano più le unghie per abituarli a stare in pugno con la sola forza delle dita, ma in sostanza, a parte il fatto che per ragioni di praticità, più che i falchi nobili si adoperano lo smeriglio, il lodolaio, il gheppio e lo sparviero, la moderna falconeria non si può dire che differisca gran che dall'antica.

Come nel medio evo, si fa distinzione tra falchi grifagni, cioè selvaggi, che sono i più audaci e robusti, ma più difficili da addestrare, e falchi nidiacei, tolti cioè ancora pulcini dai nidi, e quindi meno forti e aggressivi, e più facili da ammaestrare.

Parimenti si distinguono, come allora, i due modi di cacciare in *caccia d'alto volo*, in cui eccellono i falconidi perchè le loro ali arcuate li portano

A CACCIA FINITA IL FALCO VIEN PREMIATO IN PUGNO AL FALCONIERE.

GIOVANI ASTORI NIDIACEI DA AMMAESTRARE PER LA CACCIA DI BASSO VOLO.

e intelligentissimi; assai più intelligenti di quanto comunemente si creda; sicchè un falconiere esperto dell'arte sua può da essi ottenere mirabili cose.

Facciamo che il cacciatore siasi procurato un buon falco grifagno. Sua prima cura sarà quella di portarselo a casa nella « camicia », che è una specie, se così si può dire, di giacca di tela in cui le maniche, saldate da una cucitura in fondo, servono a difendere le ali del rapace perchè sbattacchiandole, impaurito, non le ferisca e non ne rompa le penne.

Il falco verrà quindi messo sul « blocco » (che è un blocco di pietra o meglio un cono di legno alto una quarantina di centimetri sul pavimento) in una stanza perfettamente buia ed asciutta, lontana da ogni rumore e gli si porranno i « geti », il « doppio anello » e « la lunga ». I geti sono striscioline di cuoio lunghe una trentina di centimetri che mettono capo da un lato a ciascuna gamba del falco e dall'altro al doppio anello al quale è allacciata la sviluppata altra striscia di cuoio, lunga un metro, che serve per tenere il falco in pugno e per legarlo al blocco o alla pertica.

Naturalmente il falconiere nell'eseguire tutte queste operazioni dovrà usare gli appositi guantoni di cuoio.

SUPERBO ESEMPLARE DI FALCO PELLEGRINO.

UN FALCO, ATTERRATO ED UCCISO IL FAGIANO, ASPETTA IL FALCONIERE.

« Il giorno dopo — scrive il Trocchi — gli si darà la prima lezione: il falco sarà messo in pugno nella stanzetta buia del falconiere che si porrà tranquillamente seduto, poi poco per volta farà entrare un pochino di luce; appena l'uccello distinguerà l'uomo, cercherà di gettarsi immediatamente giù e bisognerà rimetterlo pazientemente in pugno e persuaderlo a rimanere, movendosi solo lentamente quando è necessario. Gli si offrirà così un uccelletto, che il falco il primo giorno difficilmente mangerà. Dopo due ore sia rimesso sul blocco in completa oscurità. Il secondo giorno si ripeta come il primo, prendendolo in pugno, facendo entrare pochissima luce, e gli si offra il cibo con la mano e se — vinto questa volta dalla fame — vi si avventa, mentre egli mangia si apre, tirando dolcemente un cordino, tutto lo sportello della finestra: egli non interromperà il pasto, nè avrà paura dell'uomo; solo quando avrà finito si getterà contro la finestra: allora bisognerà dolcemente rimetterlo in pugno finchè stia calmo; poi si può porre sul blocco e gli si sieda tranquillamente vicino, essendo utile assai anche la sola compagnia del falconiere. Pei falchi più scontrosi bisogna che il buio sia assoluto, e la luce artificiale ». La fame e la pazienza ridurranno in una decina di giorni la nativa fierezza del rapace a completa discrezione del suo maestro. Il quale lo ciberà mattina e sera con un fischio, parlandogli e portandolo intorno spesso, richiamandolo con la « lunga » per farlo risalire quando avesse a cadere.

In seguito, la « lunga » si sostituisce con una funicella misurante cinque, sei metri, detta « filagna », e non gli si danno più i pasti solo sul pugno: gli si getta un pezzo di carne lontano qualche passo e si lancia il falco a raccattarlo, poi, con un altro pezzo di carne, questa volta sul pugno, lo si richiama col solito fischio, aiutandolo con la filagna se ve n'è bisogno.

Ora il falco può volare sciolto. Ma prima bisogna abituarlo al « logoro », che è un simulacro d'uccelletto, fatto di cuoio e di penne, sul quale si metterà il cibo anzichè sul pugno. D'ora innanzi il logoro sarà l'arnese inseparabile del falconiere. Poi si passerà alle lezioni con un uccelletto vivo, che nei primi tempi sarà legato per terra e in seguito si libererà sotto gli occhi del falco che verrà incitato a inseguirlo, naturalmente libero di filagna.

UN ASTORE DI TRE ANNI HA UCCISO UNA LEPRE.

Con gli astoridi destinati alla caccia di basso volo, all'uccelletto legato si farà seguire un topo parimenti legato su uno spazio al pulito perchè la caccia sia facile, altrimenti — scoraggiato dai primi insuccessi — l'astore o lo sparviero desisterà dall'inseguimento.

Emozionante per il falconiere è il momento in cui per la prima volta il falco è lanciato in volo libero senza filagna. Tornerà? Tornerà certamente; se si notasse qualche indecisione, possibile a manifestarsi se il colpo è fallito e la preda fuggita, basterà lanciare più volte il solito fischio di richiamo e roteare per aria il logoro, la cui vista è sempre affascinante per il pennuto cacciatore.

⁂

Ed ecco il nostro falconiere in caccia, col cuore pieno di speranze e il suo falcone incappucciato, che ha lo stomaco perfettamente vuoto dopo una giornata di digiuno (chè senza lo stimolo dell'appetito caccerebbe pigramente, o forse non caccerebbe affatto e tarderebbe a tornare al logoro).

Per solito la caccia si fa in comitive, magari a cavallo per sfruttare un più vasto campo d'azione, e in ogni modo sempre col seguito di qualche inserviente se i falchi sono più d'uno.

Spettacolo emozionante, ricco di peripezie, vario secondo il genere di caccia, d'alto o di basso volo e per una stessa caccia, secondo il volatile cacciato. Quella al nibbio ed all'airone, caccia d'alto volo, è la più nobile e ricca d'emozioni.

Tolto il cappuccio al suo falcone più famoso (le femmine sono sempre le più abili e aggressive), il falconiere lo lancia all'assalto, mentre la comitiva — con gli occhi fissi al cielo — si appresta a seguir la lotta in tutte le sue fasi.

Il falco non ha la furia dell'astore e dello sparviero; con pochi colpi delle ampie ali falcate si leva a larghe spirali nello spazio. Si direbbe che la preda ch'esso ha sùbito adocchiato non lo tenti, e solo si diletti a provare la possente eleganza del suo volo.

Intanto l'airone, che a sua volta ha già scorto il pericolo, tenta di mettersi in salvo. Vana fatica: il falco è già alla sua altezza; ma non l'attacca, non vuole combattere sullo stesso piano; continua ad innalzarsi e ad avvolgere la preda sgomenta fra le spire del

L'ASTORE HA GIÀ AVVISTATO UNA LEPRE ED È PRONTO AD INSEGUIRLA.

suo volo instancabile, come in un vortice. E poichè la possanza del suo volo è insuperabile, ormai è assai più alto della preda e la domina. La lotta si svolge ora a due, trecento metri sul capo degli spettatori: serrata, implacabile, piena di astuzie. Le spire si stringono sempre più verticalmente sul capo della vittima e questa, con scarti subitanei, con improvvise scivolate d'ala, tenta disperatamente di sottrarsi al colpo folgorante che sta per abbattersi sopra di lei. Si presente l'avvicinarsi del momento decisivo. Infatti, chiuse le ali, il falcone piomba come un bolide... nel vuoto. Uno scarto fulmineo dell'airone, miracolosamente gli ha fatto fallire il colpo.

Allora il falco riprende ad innalzarsi a larghe spirali, raggiunge e sorpassa la preda, le si riporta nuovamente sopra e il duello ricomincia implacabile, serrato come prima. Così per due, tre volte finchè il colpo riesce. Con tutta la forza della sua massa in caduta, il durissimo sterno del rapace picchia violentemente sul dorso dell'airone mentre la terribile unghia posteriore gli si conficca nelle carni.

In mezzo allo svolìo d'un turbine di penne i due vengono a terra quasi insieme. L'airone, mortalmente ferito, cade volteggiando, sùbito raggiunto dal suo carnefice che prende a dilaniarlo. Tal'altra la vittima riesce a rivoltarsi e a conficcare il pugnale del suo becco acutissimo nell'occhio del falcone, oppure a trapassargli il petto. Allora i due cadono insieme come un sol corpo.

Bella e avventurosa, se pur men ricca di emozioni, anche la caccia alla gazza, dove con bastoni e fruste bisogna battere ogni macchia, ogni cespuglio, finchè la gazza, pazza di terrore, cerca rifugio appollaiandosi al coperto nei luoghi più impensati, preferendo lasciarsi magari prendere dall'uomo, piuttosto che finire sotto gli artigli del falco.

Dove si vede che in fin dei conti l'uomo non è, come si dice, il peggiore degli animali.

GINO GIULINI

(Fotogr. Kankovsky Hungarian Press-Phot.)

UN GRUPPO DI ASTORI DURANTE L'AMMAESTRAMENTO PER LA CACCIA DI BASSO VOLO.

FERROVIE SENZA MACCHINISTI

IL COMANDO AUTOMATICO DEI TRENI

Comunque si immagini un sistema di segnalazione ferroviaria (vedasi il nostro precedente articolo nel fascicolo del mese di giugno), resta sempre scoperta, rispetto alle esigenze della sicurezza, una ipotesi: quella che il treno non ubbidisca al segnale o per difetto di visibilità provocato da condizioni meteoriche contrarie, o per disattenzione o malore improvviso del conducente e ragioni simiglianti. Parecchi dei più clamorosi disastri verificatisi sulle ferrovie negli ultimi anni sono stati causati da ciò che si dice « mancato rispetto ai segnali ». La inavvertenza del macchinista è resa sempre più possibile dalla crescente velocità di marcia. Su un treno che viaggi alla velocità di 30 metri al secondo (100 chilometri l'ora all'incirca), il macchinista ha a sua disposizione per percepire un segnale visibile alla distanza di 100 metri (la nebbia, la pioggia, la neve possono ridurre la visibilità anche a soli venti o dieci metri), poco più di 3 secondi. Le caldaie delle locomotive moderne aggiungono, col loro grande ingombro, un nuovo ostacolo alla visibilità. Ma l'idea di far comandare l'arresto non da una manovra del conducente, bensì da un'azione esercitata dallo stesso segnale, allorchè si trovi nella posizione di via impedita non è nuova.

Concettualmente il problema è di un'estrema semplicità: basterà, infatti, un'appendice che sporga dal segnale, allorchè questo è situato all'arresto, quel tanto che basti per toccare un organo applicato alla locomotiva, e con ciò provocare l'apertura di una valvola sulla condotta generale del freno ad aria compressa. I primi tentativi di comando automatico risalgono, difatti, all'epoca della introduzione del freno Westinghouse, cioè a poco dopo la metà del secolo scorso. Si potrebbe pensare, invece che all'azione del freno, alla soppressione dell'alimentazione del motore (chiusura della presa del vapore, interruzione della corrente, ecc.); ma questa operazione è meno facile e richiede sempre l'ausilio del frenamento per sopprimere la forza viva del convoglio. D'altra parte basta che l'apparecchio automatico inizi la frenatura perchè il conducente sia avvertito e possa completare l'arresto, sopprimendo la forza motrice e regolando secondo il bisogno l'azione frenante.

La figura qui sotto mostra uno dei primi apparecchi di comando automatico, sperimentato in America fin dal 1889. Il segnale era provvisto di un braccio mobile che si disponeva parallelo all'albero nascondendosi contro di esso finchè il segnale era a via libera; ed assumeva la posizione orizzontale, sporgendo dall'albero quando invece il segnale passava a via impedita. Questo braccio mobile era di lunghezza sufficiente per urtare e rompere un tubo di vetro uscente dalla locomotiva. Essendo il tubo innestato sulla condotta del freno, alla rottura del vetro conseguiva una dispersione di aria che provocava la frenatura.

FIG. I - UN SISTEMA D'ARRESTO AUTOMATICO DEI TRENI SPERIMENTATO IN AMERICA NEL 1889.

Ai sistemi di questo genere si mosse subito una opposizione di principio. Si disse, cioè, che adottare un apparecchio il quale lasci al segnale la iniziativa dell'arresto significava sollevare il macchinista dall' obbligo di attenersi alla segnalazione esterna, andando incontro al grave pericolo conseguente

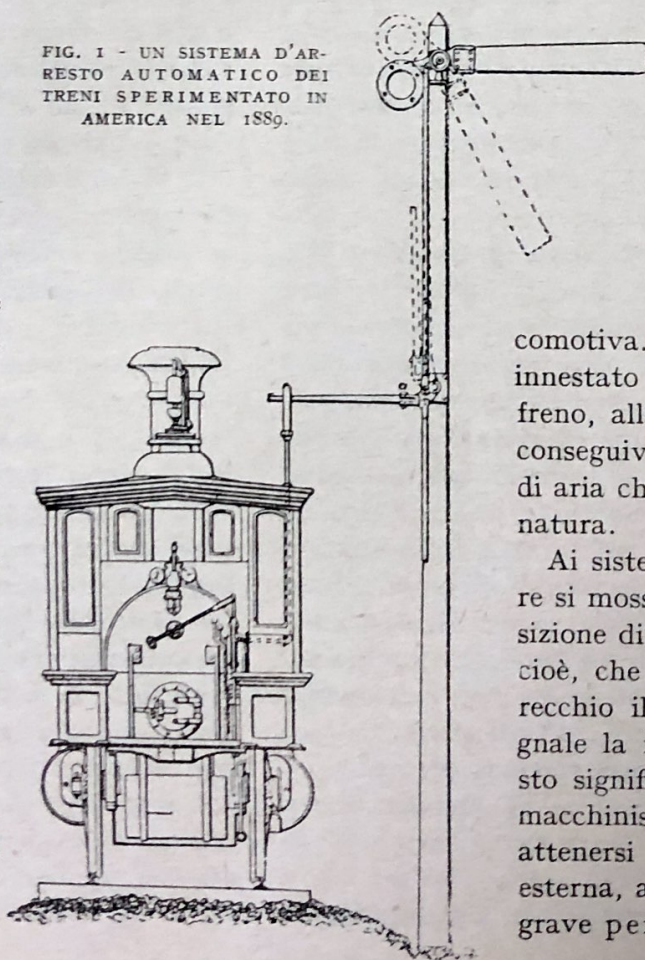
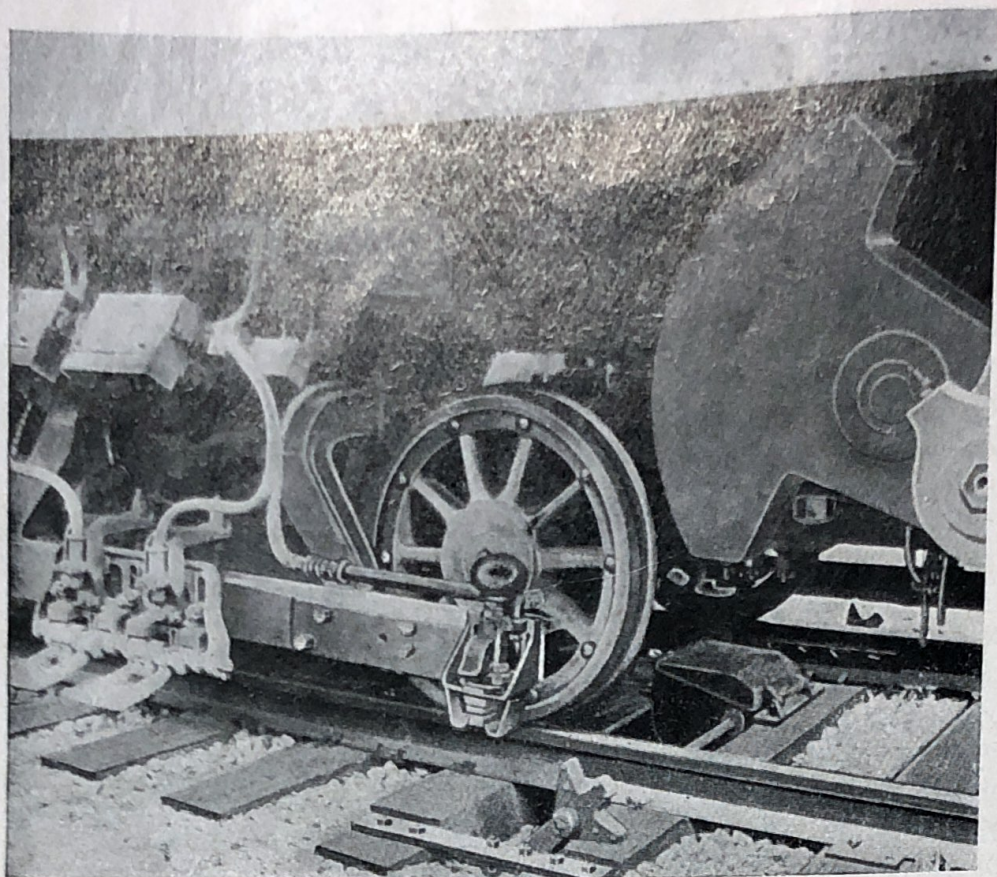



FIG. 2 - UNO DEI PRIMI TIPI DI APPARECCHI MECCANICI PER L'ARRESTO AUTOMATICO DEI TRENI: SEGNALE APERTO.

alla eventualità, sempre temibile, del mancato funzionamento dell' apparecchio stesso. (Ogni meccanismo è, come l'uomo, soggetto ad errori per guasti o insufficienze non sempre prevedibili). Si venne così alla concezione di un « segnale di cabina », cioè di un congegno posto sotto gli occhi del macchinista che riproducesse la posizione del segnale esterno, rinunciando all'azione automatica di frenatura.

Sorsero allora due scuole: quella di chi preferiva provocare automaticamente l'arresto del convoglio quante volte il segnale posto a via impedita non fosse rispettato, e quella di chi si accontentava di evitare le conseguenze della disattenzione del macchinista, aggiungendo al segnale esterno un segnale interno alla macchina e perciò di sicura visibilità. Come è naturale i due sistemi si prestano ad essere impiegati cumulativamente, nel senso che all'azione del segnale esterno si può assegnare un duplice compito: far funzionare un segnale ripetitore in cabina e iniziare il frenamento. Frattanto si creavano istrumenti di funzionamento più sicuro, costituiti da « pedali » cioè da apparecchi applicati al binario, che possono prendere più posizioni in armonia a quelle del segnale e agire su appendici applicate alle locomotive in guisa da poter venire a contatto coi pedali quando essi assumano la posizione corrispondente al segnale chiuso. Sistema simile presenta, rispetto al precedente, il vantaggio di disimpegnare l'azione sul freno o sull'avvisatore di cabina dalla posizione del segnale; riesce cioè possibile applicare il freno al convoglio prima che il segnale sia raggiunto in modo che il treno si fermi in prossimità del segnale. (Il treno, per regola generale, non deve mai sopravvanzare o impegnare il segnale chiuso). Due nostre illustrazioni mostrano un sistema del genere, con un pedale sul binario e due contatti posti sulla locomotiva, uno più avanti per azionare il segnale in cabina, l'altro più indietro per il funzionamento del freno, che può essere sottratto all'azione automatica se il segnale di cabina raggiunge il suo effetto di eccitare l'attenzione del macchinista.

Il sistema rappresentato nelle figure seconda e terza è del tipo meccanico, che ammette infinite varietà e non si contano gli apparecchi del genere brevettati e sperimentati: occorrerebbero volumi per descriverli tutti. Ci limiteremo ad una breve descrizione dell'apparecchio Kofler, che fu sperimentato di recente su una linea delle ferrovie Nord Milano (vedasi la fig. 4).

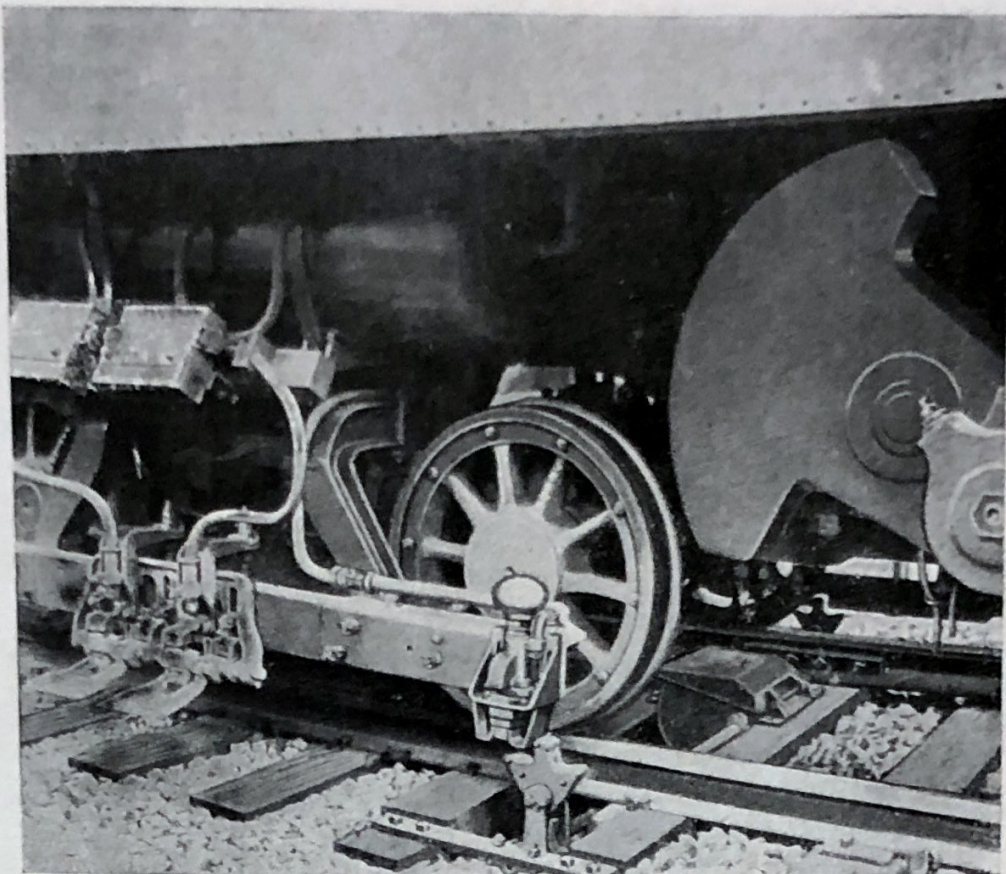
In questo apparecchio si torna alla primitiva concezione dell'elemento sporgente dal segnale destinato a prendere contatto con altro elemento legato alla locomotiva, ma si evita l'urto fra questi due pezzi perchè alle grandi velocità di oggigiorno un urto è sempre causa di danneggiamenti e lo scopo rimarrebbe frustrato. Il Kofler, per evitare l'urto, dà ai due elementi che debbono venire a contatto una sospensione elastica, e provoca fra l'appendice del segnale e l'apparecchio posto sul tetto della locomotiva o dell'auto-

FIG. 3 - UNO DEI PRIMI TIPI DI APPARECCHI MECCANICI PER L'ARRESTO AUTOMATICO DEI TRENI: SEGNALE CHIUSO.

motrice un leggero strofinio che è tuttavia sufficiente a produrre l'azione automatica sul freno. L'elemento solidale al segnale è una leva che si alza o si abbassa secondo che il segnale è a via libera o a via impedita per effetto della stessa manovra del segnale, ed ha la forma di un archetto di contatto del genere di quelli da tranvai. Sul tetto dell'automotrice vi sono due staffe fissate una dopo l'altra in senso longitudinale. Quella che è la prima ad essere incontrata dall'archetto produce un fischio di allarme e l'azione sul freno. La seconda staffa che è fissa e molto più robusta, toccata dall'archetto ne produce il rialzamento.

Di questo apparecchio, che avrebbe dato buona prova sino alla velocità di 80 e più chilometri, si pone in evidenza il limitato costo d'impianto. In generale gli inventori non badano all'elemento economico, dimenticando l'importanza che esso ha nella riuscita di ogni ritrovato, giacchè di fronte ad un onere eccessivo nessuna ragione vale a far la fortuna di una novità, anche se legata alla sicurezza umana.

Ma sono stati tentati anche sistemi magnetici, elettromagnetici ed ottici.

I sistemi magnetici si basano in generale sul giuoco di due elettrocalamite: la prima è posta sul binario presso una rotaia, in precedenza al segnale esterno di una determinata distanza, e la sua eccitazione si modifica col cambiamento di posizione del segnale; la seconda è situata sul tender della locomotiva. Allorchè il treno passa, le due elettrocalamite avvicinandosi esercitano l'una sull'altra un effetto di induzione. Tale effetto serve a produrre sulla locomotiva l'azione frenante e può anche servire a porre in funzionamento un regolatore a forza centrifuga che agisca sulla presa di vapore.

Gli apparecchi elettromeccanici consistono in una sbarra di contatto fissata al binario che, per la sua forma, è, sulle ferrovie francesi, ove ha avuto molte applicazioni, chiamata « coccodrillo ». Una spazzola di rame posta sotto la locomotiva viene sempre a contatto col coccodrillo corrispondente a ciascun segnale. Ma se il segnale è a via libera non vi è passaggio di corrente; se il segnale è a via impedita, la corrente prodotta da una batteria locale provoca l'azione voluta sulla locomotiva.

Un sistema in corso di esperimento sulle nostre ferrovie è basato sul principio della corrente intermittente. L'impulso è trasmesso dal binario alla locomotiva per mezzo di due calamite, di cui una è un magnete permanente, l'altra una elettrocalamita. Questa ultima è eccitata da una sorgente di energia locale, la cui corrente è interrotta quando il segnale è all'arresto. Se le due calamite agiscono contemporaneamente, sulla locomotiva appare una scritta « via libera »; se, al contrario, è il solo magnete permanente che esercita la sua azione, l'apparecchio avverte il personale con un segnale acustico ed altro ottico di « via impedita ».

Porremo qui un'osservazione di carattere

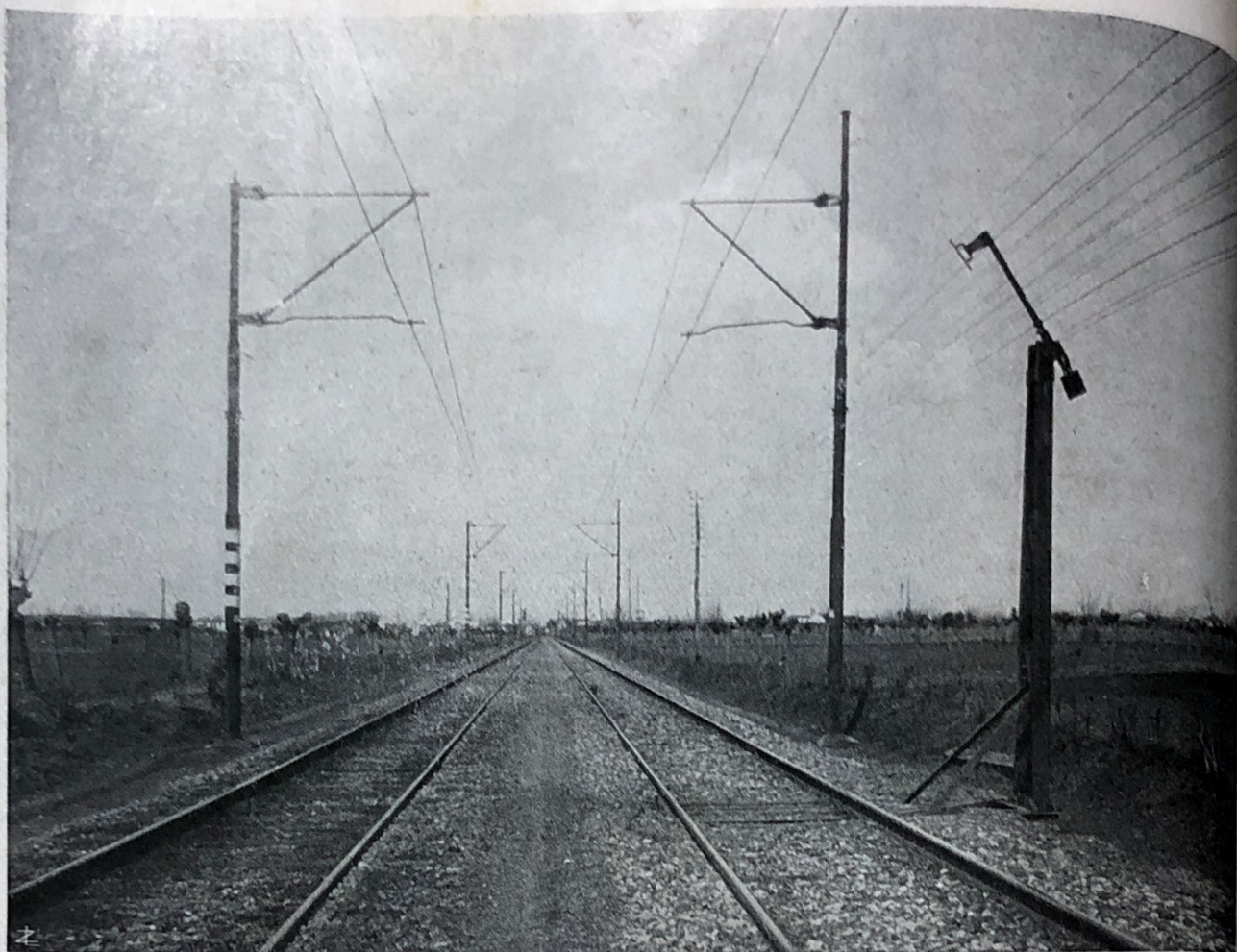



FIG. 4 - APPARECCHIO AUTOMATICO PER L'ARRESTO DEI TRENI SPERIMENTATO A MILANO (SISTEMA KOFLER). - LA FIGURA RAPPRESENTA L'ASTA POSTA SULLA LINEA IN POSIZIONE DI « VIA LIBERA »; SE LA VIA È IMPEDITA L'ASTA SI ABBASSA E TOCCA L'APPARECCHIO CONIUGATO POSTO SULLA LOCOMOTIVA.

generale, cioè che l'azione automatica, per ragioni ovvie, va impedita quando il conducente « ha visto » il segnale. Perciò in quasi tutti gli apparecchi si riscontra una leva, — detta « di vigilanza », che il macchinista manovra in prossimità del segnale d'avviso ponendo così l'apparecchio fuori funzionamento. Esposta così, la cosa appare semplice; ma anche questo intervento di vigilanza presenta le sue complicazioni specialmente perchè esso non deve riuscire intempestivo.

Ma il sistema di comando automatico più interessante, almeno dal lato teorico, è quello ottico. Contrariamente ai due sistemi innanzi descritti, che non permettono di provocare sul treno più di uno o due movimenti, questo apparecchio a base ottica permette di esercitare un numero per così dire illimitato di effetti differenti. Esso si presta non solo alla produzione di segnali acustici sulla locomotiva, alla trasmissione di immagini di segnali e all'applicazione automatica dei freni, ma anche alla esatta regolazione esterna della velocità del treno in corsa in un qualsiasi punto prestabilito, indipendentemente dall' azione del macchinista. L' apparecchio può indicare sul treno in viaggio le deviazioni ch'esso deve compiere sugli scambi della linea principale e l'esistenza di tronchi su cui si deve ridurre la velocità. In una parola esso trasmette al personale di condotta del treno tutti gli ordini, comunque combinati, che siano predisposti all'inizio del viaggio. Ma soprattutto esso non soffre limitazioni per quanto concerne la distanza fra gli elementi legati al binario e quelli portati dal convoglio. I sistemi meccanici richiedono che il pezzo in moto e quello fermo vengano a contatto; i sistemi magnetici che le dette due parti si avvicinino a non più di una quindicina di centimetri; mentre il sistema ottico ammette distanze di più metri ed in teoria funziona sino alla distanza di propagazione della luce, qui impiegata come mezzo di trasmissione.

La soluzione tecnica più semplice di questo sistema consisterebbe nel fissare su ciascun segnale un apparecchio emittente di luce, illuminato quando il segnale trovasi all'arresto, ed a munire ciascuna locomotiva di un apparecchio ricevente, capace di captare il fa-

scio luminoso, che per conseguenza si illuminerebbe nel momento in cui la locomotiva oltrepassasse il segnale. Si può anche porre sulla locomotiva tanto l'apparecchio emittente quanto quello ricevente e sul segnale un semplice riflettore in forma di specchio, che capta la luce proveniente dall' apparecchio emittente e la rimanda sul ricevente. Lo specchio muta di posizione con lo spostarsi del segnale e modifica così il suo effetto sul sistema destinato a ricevere la luce e ad impressionarsi per produrre gli effetti voluti.

L'apparecchio emittente è un proiettore che raccoglie in una lente la luce proveniente da una lampada elettrica, mandandola continuamente e quasi verticalmente dal basso in alto in uno stretto cono luminoso. L'apparecchio ricevente è un elemento di *selenio,* corpo che ha la proprietà di modificare il suo stato elettrico sotto l' influenza della luce. Quando attraverso lo specchio il selenio è illuminato, agisce, col sussidio di un amplificatore, sul « relé » capace di produrre la chiusura del freno o lo spostamento del segnale di cabina. L'azione sul selenio è così rapida che si verifica anche quando lo specchio è illuminato per un solo centesimo di secondo. (Per un treno che passi a 120 chilometri l'ora lo specchio resta illuminato durante un trentesimo di secondo). Notisi, peraltro, che non si tratta di uno specchio comune, ma di uno specchio triplo (le tre superfici riflettenti che rimangono perpendicolari una rispetto all'altra sono riunite come uno spigolo di cubo), che ha la proprietà di rinviare nella direzione iniziale la luce da cui è stato colpito. Ciò fa sì che l'apparecchio funzioni regolarmente malgrado i movimenti della locomotiva e le inevitabili piccole irregolarità del binario.

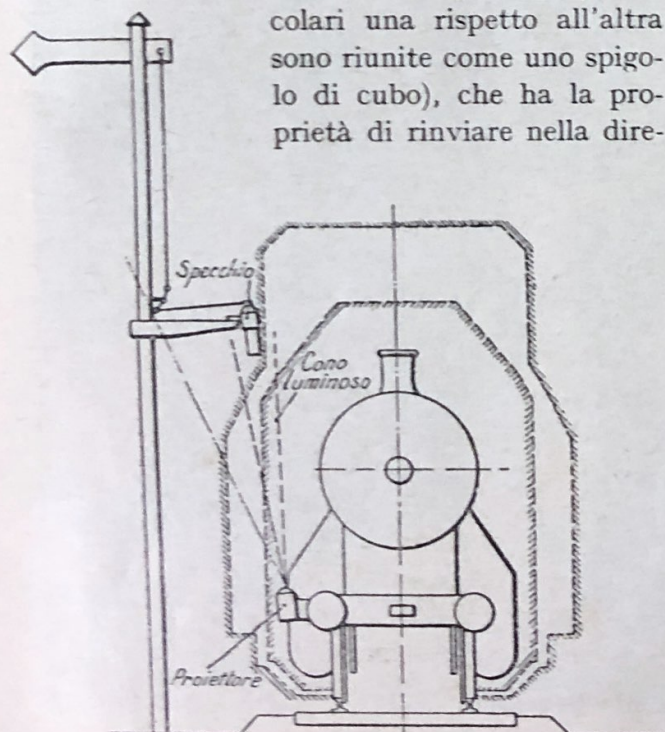



FIG. 5 - APPARECCHIO OTTICO PER L'ARRESTO DEI TRENI.

FIG. 6 - SPECCHIO A TRE FACCE.

I particolari del sistema ottico per quanto riguarda la regolazione automatica della velocità (il treno è obbligato a rallentare se supera la velocità prestabilita) sono di uno straordinario interesse, ma il loro eccessivo tecnicismo ci sconsiglia dal tentarne la descrizione. Qualche lettore particolarmente appassionato alla questione potrà decifrarne il funzionamento con la scorta della nostra figura n. 7.

***

Un passo avanti è stato fatto negli apparecchi pel comando automatico dei treni sostituendo ai sistemi finora descritti e denominati intermittenti — perchè hanno lo scopo e la caratteristica di dare una segnalazione sulla locomotiva e di provocare un rallentamento od un arresto del treno soltanto in punti singoli e determinati della linea (ove cioè trovansi i comuni segnali) — il « comando o controllo continuo », indipendente dai segnali. Se il lettore ha presente il cosidetto « circuito di binario » descritto nell'articolo *Il treno e il segnale* comparso nel fascicolo del giugno scorso, comprenderà facilmente come, in grazia di esso, si sia potuta raggiungere la continuità del comando.

Una corrente elettrica che percorre le rotaie sovrapponendosi a quella del circuito di binario crea la possibilità di dare al treno, in qualsiasi istante ed in qualsiasi punto della linea esso si trovi, l'indicazione sulla locomotiva, sotto gli occhi del macchinista, della « via libera », della « precauzione » o dell'« arresto ». L'indicazione può essere, volendo, integrata con un corrispondente comando imperativo che agisca sulle valvole del freno.

Dato che con questo sistema il macchinista dispone sulla locomotiva di una indicazione continua, i segnali fissi lungo il binario

divengono una ripetizione intermittente, che può anche essere giudicata superflua. Infatti, su alcune linee americane si è giunti alla totale soppressione dei segnali esterni. In questi impianti i circuiti di binario che si trovano a valle di un treno in marcia, a seconda del loro stato di liberazione o di occupazione, trasmettono direttamente e solamente sulla locomotiva le indicazioni di via libera, precauzione, ecc.

Il sistema continuo di comando automatico che poi corrisponde al blocco con la segnalazione sui convogli, è largamente applicato ed in rapido sviluppo negli Stati Uniti d'America, ove esiste su tante linee della complessiva lunghezza di oltre 15 mila chilometri.

***

Dalla soppressione dei segnali alla abolizione del personale di condotta è breve il passo. Si è giunti a dire che l'avvenire delle ferrovie, così bersagliate dal progresso dei mezzi meccanici su strada, e quindi obbligate a ridurre le loro spese, comporterà l'automatismo completo dei treni. Questi, approfittando della sola guida del binario, viaggeranno senza il macchinista, l'agente che oggi ci sembra l'elemento di maggior necessità nel movimento ferroviario e che il pubblico riconosce come colui da cui dipende la sua sicurezza.

FIG. 7 - DISPOSIZIONE SCHEMATICA DELL'APPARECCHIO OTTICO PER LA REGOLAZIONE DELLA VELOCITÀ DEL TRENO.

In verità, se si riflette alle condizioni numerose ed estremamente varie che s'incontrano nel servizio pratico delle ferrovie, come le differenze nel carico dei treni, le accidentalità delle linee (curve e pendenze), le differenti velocità e le mutevoli esigenze della frenatura, si comprende che tempo ancora dovrà passare prima di poter dire raggiunta la soluzione che si vuol considerare ideale. Certo, poi, un sistema del genere potrebbe avere applicazione facile solo quando si generalizzasse la trazione con un'energia suscettibile del comando a distan-

FIG. 9 - IL SEGNALE A PIÙ POSIZIONI SISTEMATO NELLA CABINA DELLA LOCOMOTIVA.

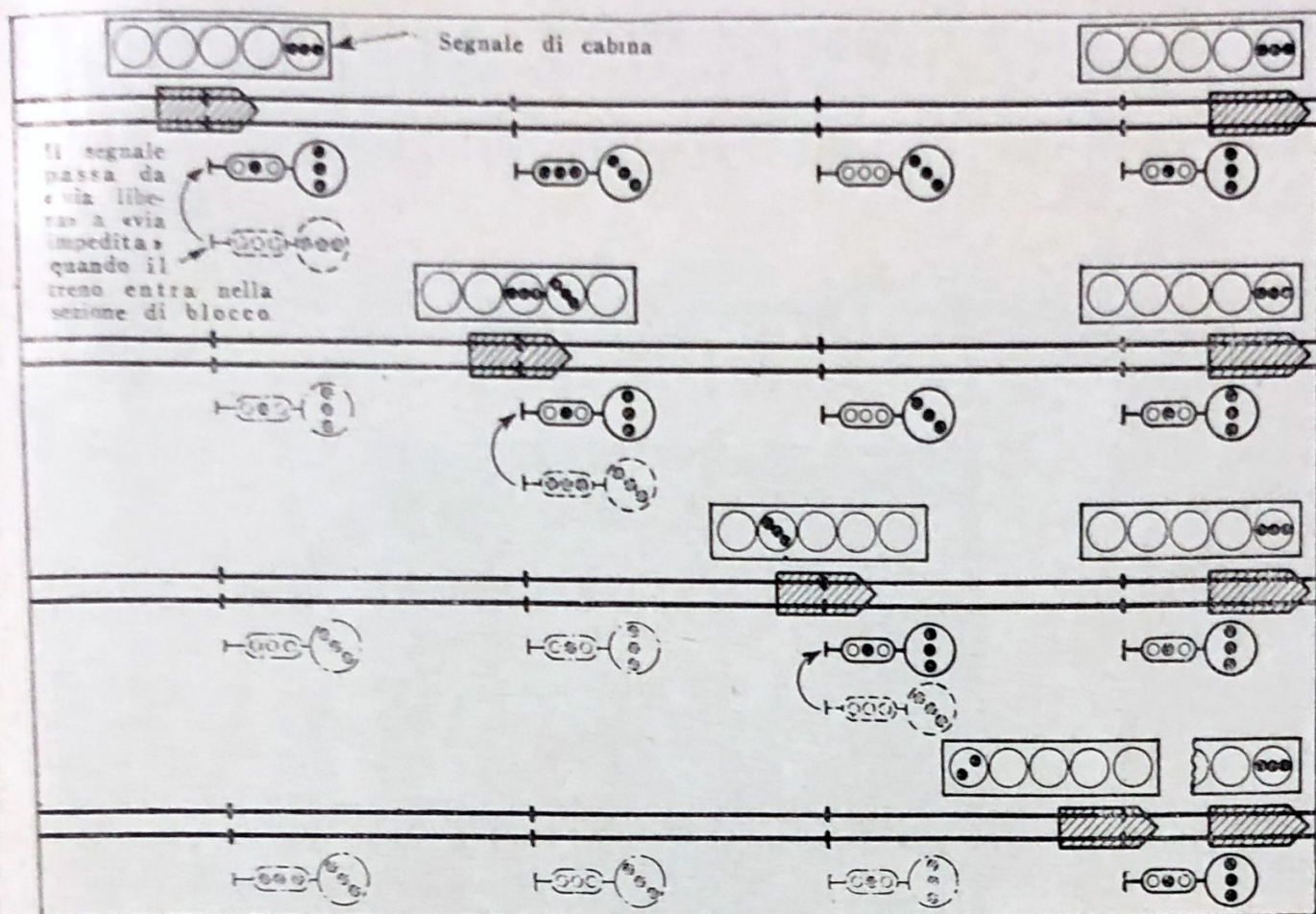



FIG. 8 - POSIZIONI SUCCESSIVE DI DUE TRENI SULLA LINEA E DEL SEGNALE IN CABINA (A MISURA CHE UN TRENO IN MOTO SI VA AVVICINANDO AD ALTRO FERMO IL MACCHINISTA È AVVERTITO).

za, come l'elettricità, in sostituzione completa del vapore. Le reti ferroviarie si trasformerebbero in enormi caroselli da fiera, regolati da pochi operatori nascosti. Scomparso il macchinista col suo aiutante, come si farebbe a giustificare la presenza dei molesti conduttori e controllori, affannati a ricercare un biglietto irregolare? Bisognerà pensare a qualche cosa di diverso per colpire i viaggiatori di frodo...

Ma, lasciando da parte lo scherzo, è evidente che se si è realizzato il comando degli aeroplani con le onde elettriche, non dovrà essere difficile manovrare a distanza i treni, dal momento che con l'invio di una lieve corrente da un posto centrale potremo porli in marcia chiudendo l'interruttore dei motori di trazione e muovere gli scambi, far funzionare i freni e regolare in sostanza la circolazione in tutti i suoi particolari, con minori probabilità di errori, in grazia appunto della eliminazione degli uomini.

Come esempio del genere è citato il « Tube Railway » delle poste di Londra, che non trasporta viaggiatori ma è pur sempre una vera e propria ferrovia sotterranea con otto stazioni, lunga 10 chilometri, a scartamento di 60 centimetri, dove circolano treni regolari comandati da una cabina centrale, escluso completamente il personale viaggiante.

Siamo in un mondo di meraviglie. Ma una delle due: o la macchina decade, sommersa dal suo medesimo successo, dando ragione a coloro che ne temono il sopravvento sul regno dello spirito, o vedremo ancora cose strabilianti e ci adatteremo ad esse, come ci siamo adattati a quelle che, oggi diventate parte della nostra esistenza, erano del tutto sconosciute ai nostri antenati di qualche generazione addietro.

FILIPPO TAJANI

UN PALAZZOTTO DELLE ALPI RETICHE

(IL PALAZZO BESTA IN TEGLIO DI VALTELLINA)

Esiste nella ridente borgata di Teglio (quella da cui prese forse il nome l'imponente Valle dell'Adda, ch essa domina ampiamente da uno sperone ridentissimo, situato di fronte alla poderosa catena montana delle Orobie), un prezioso capolavoro dell'architettura cinquecentesca valligiana: il palazzotto dei Besta. Il caratteristico paese, aperto al sole e vivificato dalla sana aria balsamica, se è villeggiatura conosciutissima per tutti coloro che amano la mezza costa montana, fra castagni ed abeti, è visitato altresì dai turisti che vi si recano numerosi per vedere da vicino la ben conservata torre romana, avanzo di un ben più imponente castello, distrutto nel 1265, e soprattutto per visitare l'antico maniero dei Besta.

La famiglia Besta era già potente in Teglio fin dal secolo XII: ma specialmente dopo il Trecento troviamo personaggi della Casata negli eventi storici ed economici della valle. Particolarmente protetti dagli Sforza, essi godevano di varî privilegi, specie per quanto riguardava il libero passaggio nel territorio del Ducato: dalla duchessa Bianca Maria ottenevano anzi la totale esenzione delle tasse, privilegio che fu loro conservato di poi per moltissimo tempo.

TEGLIO - PALAZZO BESTA. PORTALE D'INGRESSO.

Fra i nomi degli ascendenti che hanno avuto maggiore risonanza troviamo quello di Azzo IV Besta e di suo fratello Carlo, che nel 1620, durante il tristamente celebre *Sacro Macello*, si distinsero particolarmente così che il loro nome risulta successivamente tra quelli dei proscritti dalla dieta grigiona di Davos, sotto l'accusa di aver essi segretamente complottato col governatore di Milano. Cacciati i Grigionesi, la famiglia Besta riebbe un periodo di splendore, e in Teglio si videro gioconde adunate di uomini d'armi e di uomini di studio; tornati gli Svizzeri, fra il 1650 e il 1700 i Besta conobbero giorni assai tristi: i tributi fortissimi al governo delle Tre Leghe inghiottirono quasi interamente il latifondo, e lo stesso palazzo fu gravato di forti ipoteche.

Rare e brevissime sono in questo periodo le visite dei proprietari — che avevano lasciato la valle — alla loro sontuosa dimora; e benchè difettino i documenti di vendita del palazzo, sembra tuttavia accertato che esso passò in proprietà ai Morelli, verso la fine del millesettecento. A confermare la proprietà dei Morelli sta lo stemma collocato sopra l'ingresso, in sostituzione di quello degli antichi proprietari.

TEGLIO - LA FACCIATA DEL PALAZZO BESTA.

Estinta la famiglia Morelli, il palazzo finì suddiviso in più lotti, in possesso di contadini del luogo: sorte, del resto, di quasi tutte le case padronali della Valtellina, dallo stretto passaggio di Colico alla lontana Bormio, che frazionate, ridotte, smantellate, finirono ad una ad una in mano al popolo.

Quando nel 1911 il palazzo fu definitivamente riscattato dal Ministero della Pubblica Istruzione, era da più di mezzo secolo abitato dai contadini: lo stato deplorevole in cui fu trovato è quindi più da immaginare che da descrivere. Il cortile, già un tempo lustro e decoro dell'imponente costruzione, era divenuto l'abituale deposito dei rifiuti delle stalle; le camere, tranne pochissime adibite ad abitazione, erano state tutte utilizzate come fienili, pagliai, depositi di attrezzi agricoli e di legnami, senza nessun riguardo per gli affreschi, gli stucchi, gli intagli e le varie decorazioni di legno e di ferro battuto. E, come non fosse bastata l'opera vandalica dell'uomo, vi si era aggiunta, per la nessuna manutenzione, quella del tempo; le forti nevicate avevano seriamente danneggiato le mura maestre dell'intero fabbricato e profondamente compromessa l'ossatura del tetto, che minacciava di crollare d'improvviso.

Lungo e paziente fu il lavoro di restauro compiuto dalla R. Soprintendenza della Lombardia, con la prestazione intelligente e amorosa dell'arch. Luigi Perrone di Como: lavoro di anni, attorno alle pitture del portico e agli affreschi delle sale: sia per rimuovere l'intonaco, sia per levare lo strato della fuliggine in quelle stanze ch'erano state adibite a cucina col solo sfogo delle finestre per il fumo; sia, infine, per fermare nel legno il lento e inesorabile lavorio del tarlo e, nella pietra, quello non meno spietato dei secoli.

Ora, per l'intervento dello Stato e di autorità, per l'appassionato lavoro di artisti, il bel palazzo restaurato è stato dichiarato monumento nazionale, e Teglio può vantare il primato della più significativa costruzione del Cinquecento di tutta la valle. Che se Sondrio, Ponte, Tirano, Grosio, Bormio, per dire dei centri maggiori, posseggono avanzi di costruzioni storicamente importanti, in Teglio soltanto esiste un'opera d'arte veramente completa in tutte le sue parti.

***

Ma entriamo nel palazzotto a dare almeno uno sguardo sommario alla sua linea ar-

(fot. A. Ferrario, Milano)

LA SALA DELLA CREAZIONE PRIMA DEI LAVORI DI RESTAURO.

chitettonica e alle sue pitture. La struttura della parte nord e nord-ovest è medioevale e vi si vedono ancora tratti di finestre e di merlature che risalgono ad oltre il sec. XIV. A confermare l'ipotesi di una costruzione molto più antica restano gli avanzi di mura che recingono la proprietà, così che non è azzardato credere che l'attuale palazzo abbia conservato e utilizzate — se non interamente, in gran parte di certo — le precedenti fonda-

PARTICOLARE DELLA SALA DELLA CREAZIONE.

(*fot. A. Ferrario, Milano*)

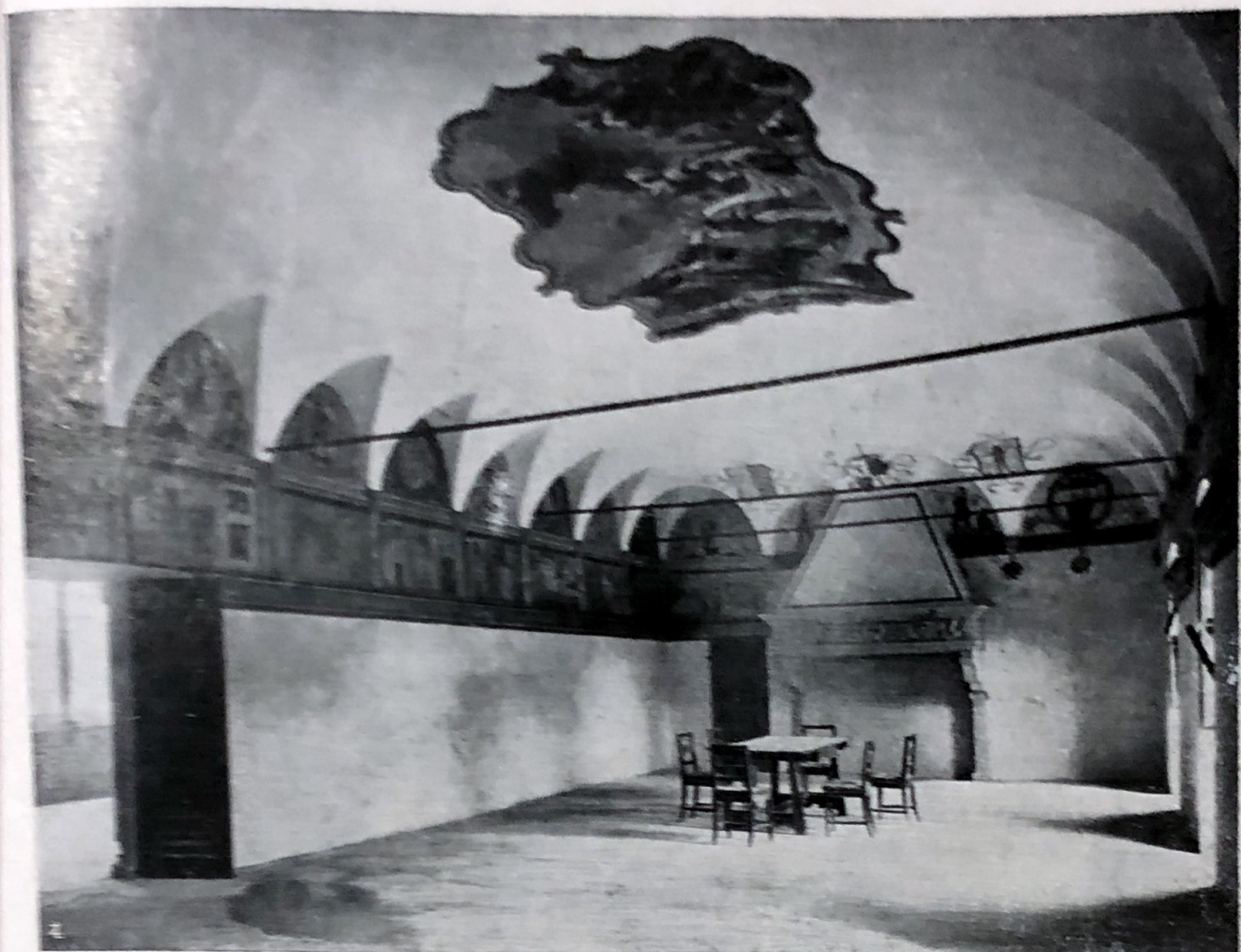
IL CORTILE DEL PALAZZO PRIMA DEL RESTAURO.

LOGGIATO DEL CORTILE AL PRIMO PIANO, DOPO IL RESTAURO - GLI AFFRESCHI RAPPRESENTANO PARTICOLARI DELL'ENEIDE.

(fot. A. Ferrario, Milano)

IL GRANDE SALONE PRIMA DEL RESTAURO.

menta. La fronte guarda a levante: il suo insieme non stupisce per imponenza e maestà di costruzione; ma la linea, sobria e semplice, attrae subito per il suo equilibrio e, ad un più attento esame, rivela la pacatezza suggestiva della massa in armonia con la leggerezza dei particolari. Il portale, di pietra verde, è decorato da medaglie scolpite ed è sormontato da una cimasa ornata di stemmi e di putti. La nota caratteristica della facciata è data però dalle inferriate, tutte di ferro battuto, che ornano le finestre, e dalle graziose lunette del cornicione illustrate da stemmi su sfondo bianco. Oltrepassato il portone, dal vestibolo del quale si accede direttamente al cortile, ci si trova dinanzi allo scalone che con una sola rampa dà accesso al piano superiore, scalone protetto da un parapetto di ferro battuto, riccamente e solidamente lavorato.

Ma, prima di ascendere alle sale, soffermiamoci nel quadrato del cortile, dato ch'esso rappresenta da solo la parte più interessante e più originale dell'intera opera d'arte. Attorno lo chiude un porticato ad arcate a tutto sesto, quattro per ciascun lato, sorrette da snelle colonne con capitelli variamente scolpiti, mentre al piano superiore vi corrisponde la loggia terminante verso il cortile con un largo parapetto su cui si appoggiano direttamente le colonnine in numero doppio delle sottostanti. Al primo piano, però, il loggiato si sviluppa su tre lati soli, e sul muro privo di loggia si notano le tracce di primitive finestre medioevali ad arco perfettamente acuto. Sul parapetto sono dipinti elementi decorativi a puttini, sirene, satiri reggenti medaglioni su sfondo giallo-oro e, com'era l'uso del tempo, i ritratti dei castellani e di alcuni imperatori romani. Su tutta l'ampiezza delle quattro pareti, si svolge poi, in chiaro-scuro la figurazione dei più salienti episodi dei primi canti dell'*Eneide*. Mentre la decorazione del parapetto è di buona mano, mediocre e di vari pittori è l'illustrazione dell'*Eneide*, ma non si può tuttavia negare

IL GRANDE SALONE DOPO IL RESTAURO.

all'insieme una certa originalità ed è infine tale decorazione che dà al cortile la sua nota suggestiva e un sapore tutto particolare. In alto il cortile termina con un cornicione a lunette, decorate a conchiglie e ad arabeschi rossi su sfondo giallo-oro, coi caratteristici doccioni di ferro battuto, foggiati a guisa di dragoni alati. Di fronte all' ingresso completa l' armonia del quadro del cortile il pozzo ottagonale a lati sensibilmente riquadrati, su uno dei quali è chiaramente leggibile la data 1539.

Sul cortile si aprono i locali di servizio: scuderie, cantine e i particolari ambienti per la torchiatura e la pigiatura delle uve, come si usa ancora oggi, e con gli identici sistemi, in Valtellina.

Le sale d'onore danno tutte sul primo piano, completate dal corpo di fabbrica aggiunto dalla famiglia Morelli, dove si trovano le due belle « stufe ». Il salone d'onore, che è il primo ambiente a destra, appena lasciato lo scalone, è illustrato da alcuni episodi dell'*Orlando Furioso*, opera mediocre fatta eseguire da uno dei Besta, Carlo I, morto nel 1587: il grande affresco centrale, invece, raffigurante la regina di Saba che visita Salomone, è del Settecento, e fu eseguito quando già il palazzo era di proprietà Morelli. Dal grande salone si passa in una « stufa », dal soffitto di legno a disegni geometrici originalissimi, e, da questa, nella sala così detta « della Creazione », la più pregiata e significativa di tutto il palazzo e che meriterebbe per sè sola, di essere visitata. Nel soffitto a volta, fra gli ornati di gusto raffaellesco, sono dipinti i sei momenti della creazione. Interessante particolare del soffitto è la pittura dello zodiaco e del mappamondo: il mappamondo, si capisce, delle conoscenze geografiche dei tempi. Nelle lunette delle pareti, discretamente conservate, sono illustrati gli episodi più salienti della storia sacra, dalla tentazione di Eva, alla confusione delle favelle attorno alla torre di Babele, quadro questo che si trova sulla cappa del bel camino di pietra. Tutta l'affrescatura di questa sala, di cui però si ignora l'artefice, è di raro valore; ed è stata eseguita nel 1559 come risulta da una data posta in calce ad una iscrizione.

(fot. C. Marino)

LA TORRE COSTRUITA CON MASSI DI GRANITO E SERPENTINO È TRA I RUDERI PIÙ ANTICHI CHE ESISTANO IN VALTELLINA. CREDESI DI ORIGINE ROMANA, AVANZO DELL'ANTICO CASTELLO DISTRUTTO NEL 1265, VENNE RESTAURATA RECENTEMENTE E DA ESSA SI GODE UN'ESTESA VISTA SULLA MEDIA VALTELLINA PER CUI È CHIAMATA VOLGARMENTE TORRE « DE LI BELI MIRI ».

Dalla sala della Creazione, uscendo nel portico attraverso la bella saletta dalle tre finestre che danno direttamente sul cortile, usata in antico come sala da pranzo e caratteristica per la sua volta su cui si intrecciano, in leggere volute, rami d'albero da frutta e tralci di vite, si passa al loggiato di sinistra. Le stanze aprentisi sul loggiato di ponente sono di scarso interesse, e in una di quelle rivolte a mezzogiorno ricorderemo la monumentale « pigna » con lo stemma dei Morelli. Al secondo piano, dove vi erano le camere da letto e gli appartamenti riservati ai padroni, degno di essere notato è il più piccolo dei due locali, quello dal soffitto a cassettoni, di carattere cinquecentesco, decorato con largo fregio. Più avanti, dopo lo stanzone a volta dell' antica torre si trova un' interessante « stufa soffitto ricurvo, rata a disegni tivi, del Quattro to, tipo rarissim stufa antica di non vi è altro plare in tutta la V tellina. Essa non partiene però al lazzo, ma vi fu sportata da un setto poco lontano l'eglio, per conser la in un ambie adatto.

A questo punto dopo tanto girova per le varie sale te ancora lena di lire, fate come ho to io: spingetevi solai, e resterete presi davanti all'imponente lavoro esegu per sostenere e rinforzare il tetto cadente sul muro di mezzogiorno, attraverso i praticati in antico per l'offesa e la difesa, mirerete il grandioso baluardo delle Alpi Or bie e l'ampia valle abduana, rigata dal me maestoso. E nello scendere, al primo pi no, prima di iniziare la rampa dello sca ne, sopra la cancellata leggete la curiosa ep grafe scritta sulla tomba di un falco che è quel luogo — come si è potuto constatare veramente murato: un falco memorabile, c nella storia dei Besta deve essere stato cele bre per rimanere vivo nella loro memoria an che dopo essere « di vita spento ».

Duo mille cinquantotto e cinquecento
Quaglie e pernici al mio signor con fede
Presi. Vivo anchor, di vita spento.

A. PINCHETT

I moderni problemi stradali al VII° Congresso Internazionale della Strada

(Monaco di Baviera, Settembre 1934)

Se ci fosse ancora bisogno di una prova dell'importanza che hanno assunto i problemi stradali nell'attuale fase della nostra civiltà, si potrebbe facilmente riconoscerla nel vastissimo interesse che destano questi Congressi Internazionali della Strada. Si può bene accordare una tara, comune del resto a tutte le manifestazioni congeneri, attribuendo una parte di quell'interessamento al desiderio del viaggiare e vedere cose nuove profittando di circostanze particolarmente favorevoli; ma rimane pur sempre un grande significato a queste adunate di tecnici stradali d'ogni parte del mondo, che periodicamente si raccolgono in questa o quella città dell'uno o dell'altro emisfero, per discutere di temi tecnici spesso ardui, nella speranza d'imparare qualche cosa di utile e di promuovere un qualche progresso nel campo degli studi comuni.

Il Congresso di Monaco ha seguito il precedente di Washington alla distanza di quattro anni, coincidendo con la celebrazione del venticinquesimo anno della fondazione della Associazione Internazionale Permanente dei Congressi della Strada, con sede in Parigi. È proprio il caso di ricordare il latino « satis grande aevi spatium », poichè questo quarto di secolo è bastato per una radicale trasformazione della tecnica stradale rispetto alle sue secolari tradizioni, sotto la spinta del prodigioso sviluppo dell'automobilismo.

E conviene pure ricordare che il Touring ha fin dall'inizio intuito l'importanza che avrebbero assunto questi Congressi Internazionali della Strada prendendo l'iniziativa di promuovere l'intervento d'una rappresentanza italiana e la presentazione di relazioni per l'Italia ai successivi Congressi. All'uopo, il Touring organizzava appositi « Convegni Nazionali della Strada », nei quali venivano portati in discussione gli stessi temi stabiliti pei relativi Congressi Internazionali, temi che così venivano trattati davanti ad una accolta veramente eletta dei nostri tecnici stradali, a ciascuno dei quali era per tal modo offerta l'occasione di esprimere il proprio parere e di dar conto della propria esperienza. Così la storia dei Convegni Nazionali della Strada (Torino 1911 - Firenze 1912 - Napoli 1922 - Perugia 1925 - Palermo 1929 - Roma 1933) accompagna passo passo quella dei Congressi Internazionali, e gli Atti relativi, pubblicati a cura del Touring, ne rappresentano un commento efficace e d'assai più agevole consultazione che non siano gli atti dei Congressi Internazionali.

I lettori noteranno una discontinuità fra i convegni di Firenze e di Napoli, distanziati di un decennio. Questa corrisponde alla paralisi dell'Associazione Internazionale fra il III Congresso (Londra 1913) ed il IV Congresso (Siviglia 1923). A Londra si era, tra grandi acclamazioni, deliberato di tenere il prossimo Congresso nel 1916 a Monaco di Baviera... Dopo dieci mesi scoppiava la guerra mondiale! Questo ritorno a Monaco per l'ultimo Congresso rappresenta quindi il compimento d'una promessa e, in qualche senso, l'iride della Pace.

Per verità, il Governo tedesco fece tutto il possibile per offrire ai Congressisti stranieri la più cordiale ospitalità nella bellissima capitale della Baviera, l'Atene della Germania. Per tre settimane fraternizzarono, forse per la prima volta, i rappresentanti di tutti i popoli che presero parte alla conflagrazione mondiale, nell'uno o nell'altro campo. Convennero a Monaco circa 1800 Congressisti provenienti da 55 Stati diversi, dei quali ben 42 inviarono una delegazione ufficiale. L'Italia vi fu rappresentata da un'autorevole e numerosa Delegazione presieduta dall'ing. Pio Calletti, Presidente del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e Direttore Generale dell'Azienda Autonoma Statale della Strada. Lo scrivente ha avuto l'onore di rappresentare il Touring. Complessivamente i Congressisti italiani sommavano ad una sessantina.

Seguendo la consuetudine, erano proposti al Congresso sei temi, (di cui tre relativi alla co-

struzione e manutenzione delle strade e tre relativi ai problemi d'esercizio). Le relazioni da presentarsi a questi Congressi sono collettive, nel senso che ciascun Paese non può presentare che una relazione sopra un dato tema, se anche affidata a parecchi collaboratori. Sono state così presentate ben 86 relazioni provenienti da 22 diversi Stati, dei quali 7 presentarono relazioni su tutti i sei temi, e fra questi l'Italia, che anche così ha dimostrato d'essere oggidì un campo di studi stradali che può onorevolmente accettare qualsiasi confronto. In termini molto riassuntivi i singoli temi si possono così presentare:

Sezione I - Costruzione e manutenzione.

Tema 1° - Le pavimentazioni con impiego di cemento.

Tema 2° - Le pavimentazioni con impiego di catrame e bitume.

Tema 3° - Le pavimentazioni « economiche ».

Sezione II - Esercizio.

Tema 4° - Mezzi per garantire la sicurezza della circolazione.

Tema 5° - Correlazione fra la circolazione e la pavimentazione stradale del punto di vista dell'economia dei trasporti.

Tema 6° - Esame critico delle vigenti norme sui veicoli ed i carichi, ed eventuale loro unificazione internazionale.

Pei singoli temi si suole nominare un Relatore Generale, appartenente al paese ove si tiene il Congresso, con l'incarico di riassumere le varie relazioni sull'argomento e di presentare delle conclusioni come base per le discussioni del Congresso. Così si ebbero a Monaco sei Relazioni Generali dovute a spiccate personalità dell'Amministrazione, della cattedra, dell'industria, le quali vennero discusse in due distinte Sezioni del Congresso ed approvate poi in una seduta finale a Sezioni riunite. Sarebbe impossibile, nello spazio consentito ad un articolo di rivista, riportare quelle conclusioni, assai diffuse; le quali del resto presuppongono una cognizione generale della tecnica stradale. Si può, con maggior vantaggio, tentarne un commento in linea di gran massima, così da fornire un'idea generale dello stato attuale delle principali questioni stradali, nonchè del contributo fornito dagli Italiani al Congresso.

1) *Strade in cemento.*

Il comune cemento Portland può es utilizzato nella tecnica stradale in due m di: o pavimentando le strade con uno stra di vero calcestruzzo, ovvero incorporand una malta di cemento entro un'ordinar massicciata alla macadam. Col primo metod si ottengono pavimentazioni di grande re stenza e durata, atte a sopportare qualun que più intenso e pesante traffico; col secon do metodo si possono sensibilmente miglio rare le condizioni di resistenza al traffi delle ordinarie massicciate, particolarment nel caso che queste si trovino soggette condizioni d'umidità insopprimibili. Le pav mentazioni in calcestruzzo di cemento han no trovato un'immensa diffusione negli Sta ti Uniti, ove già coprono oltre 200.000 chi lometri di strade principali, e si vanno dif fondendo anche in Europa grazie ai loro par ticolari pregi che largamente ne compensa no il costo. L'Italia fa buona figura in que sto campo particolarmente per via della pa vimentazione delle sue Autostrade, per quan to non manchino applicazioni notevoli lungo alcune Strade Statali ed in alcune strade ur bane. Al Congresso di Monaco la relazione italiana ha portato un originale contributo illustrando le ricerche effettuate per iniziativa dell'A. A. S. S. e col concorso dell'Istituto Sperimentale Stradale del T. C. I. e del R. A. C. I. lungo la Strada Sperimentale di Binasco circa la resistenza delle pavimentazioni cementizie all'usura prodotta dalla circolazione di veicoli con ruote cerchiate di ferro. Le discussioni si svolsero intorno ai diversi tipi di pavimentazione (ad unico od a doppio strato) agli spessori, alla qualità e dosatura del cemento, alla posizione e qualità dei « giunti », alla convenienza di rinforzare le pavimentazioni di calcestruzzo con un'armatura metallica, alle modalità d'esecuzione ed al macchinario relativo. Si può dire che il Congresso ha dato un po' ragione a tutti, senza prendere partito ove realmente conviene lasciare che si tenga massimo conto delle condizioni locali. Le novità occorre cercarle nel macchinario, che si va facendo sempre più complesso, più poderoso, più raffinato. In un cantiere modernissimo per un importante lavoro di pavimentazione in calcestruzzo, le macchine eseguiscono a perfezione molteplici successive operazioni lasciando ben poco da fare alla mano d'opera. Sia

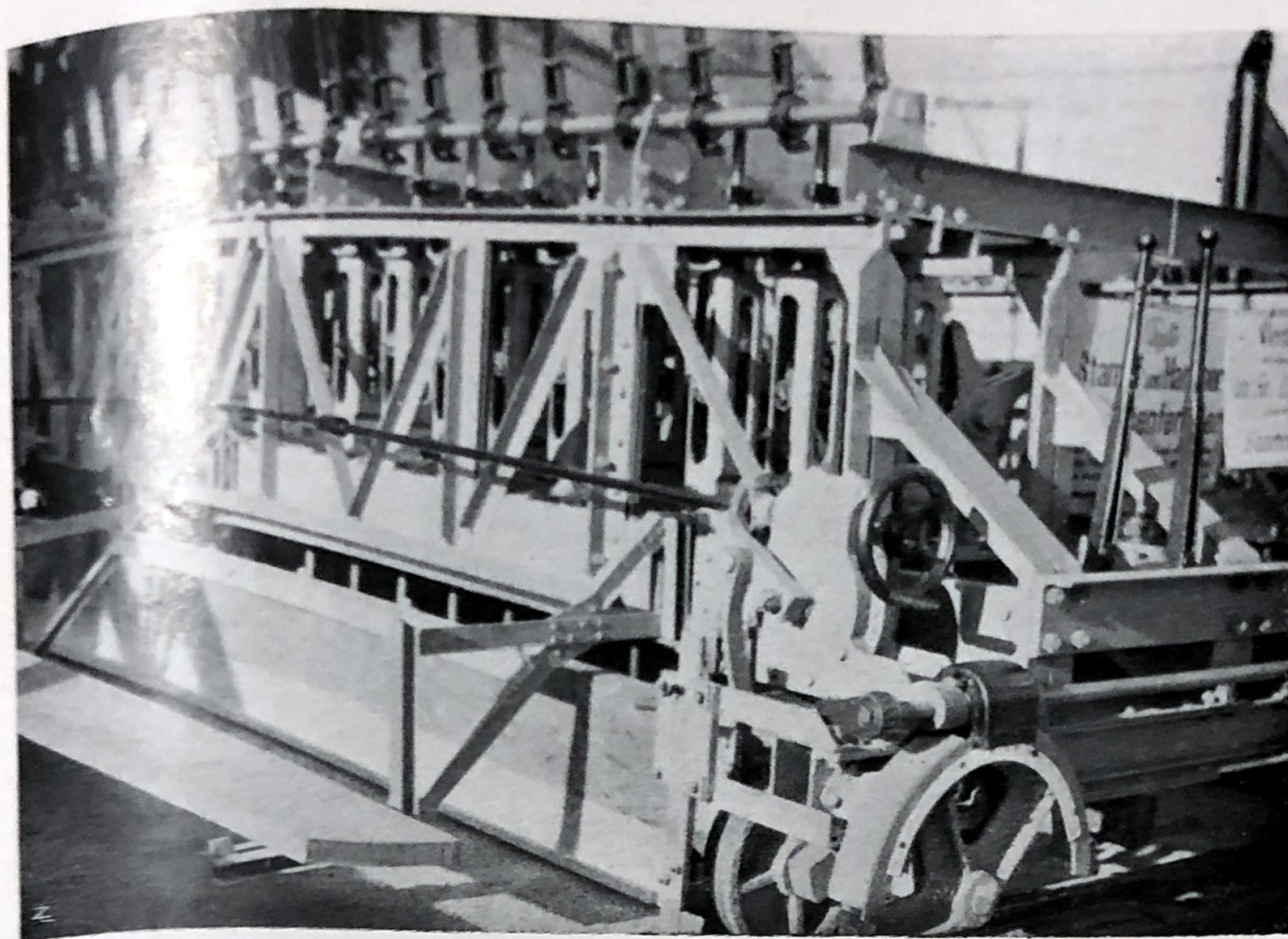



FIG. 1 - MACCHINA A PESTELLI PER LA BATTITURA DEL CALCESTRUZZO E SAGOMATRICE PER LIVELLARE IL CALCESTRUZZO AL PIANO DELLA PAVIMENTAZIONE. L'ESATTEZZA CHE SI RAGGIUNGE È TALE, CHE LE DIFFERENZE DI LIVELLO RISPETTO AD UN REGOLO LUNGO 3 METRI COMUNQUE DISPOSTO SULLA PAVIMENTAZIONE NON SUPERANO IN ALCUN PUNTO I 3-4 MILLIMETRI.

mo nel campo dell'alta tecnica stradale, cui è presumibilmente riservato un notevole compito anche presso di noi quando si riprenderanno su grande scala le sistemazioni delle nostre strade principali. Le figure si riferiscono a macchine esposte nella Mostra della Strada aperta in Monaco nell'occasione del Congresso e che meriterà un'apposita rassegna.

Quanto alle massicciate cementate, assai diffuse in Francia, in Inghilterra ed in Germania, conviene dire che da noi non si conoscono che poche limitate applicazioni di carattere sperimentale. Anche qui si tratta d'una tecnica delicata, sebbene più semplice e di minori esigenze di quella per la pavimentazione in vero calcestruzzo. Vi sarà posto anche da noi per opportune applicazioni, laddove occorre superare con mezzi limitati certe particolari difficoltà ambientali.

2) *Strade con impiego di catrame o bitume.*

In questo campo la casistica è ben più complessa che nel precedente. A grandi tratti, le applicazioni di materiali bituminosi (catrami, bitumi naturali e derivati dalla distillazione dei petroli asfaltici, rocce asfaltiche naturali ed oli derivati) si possono così classificare:

a) Semplici trattamenti superficiali di massicciate alla macadam.

b) Trattamenti « in penetrazione » di massicciate alla macadam.

c) Massicciate formate dando in opera mediante cilindratura un pietrisco previamente rivestito d'un materiale bituminoso, per formazione d'una massicciata (ad esempio il « tarmacadam »).

d) Conglomerati bituminosi costituiti mescolando previamente i materiali componenti, distendendo la miscela fluida sulla fondazione e cilindrandola fino alla voluta compattezza.

e) Pavimentazione in asfalto compresso, formata mediante compressione a caldo d'una polvere di roccia asfaltica naturale distesa sulla fondazione, od anche con mattonelle previamente preparate mediante compressione di polvere asfaltica.

f) Sottile tappeto di polvere di roccia asfaltica naturale distesa sopra una massicciata e fatta aderire mediante previa applicazione d'un olio asfaltico.

FIG. 2 - UN COMPRESSORE A TRE ASSI. LE RUOTE INTERMEDIE RESTANO SOLLEVATE D'ALCUNI MILLIMETRI SE IL PROFILO STRADALE È RETTILINEO. SE INVECE QUESTO PROFILO RIESCE ONDULATO, LE RUOTE INTERMEDIE MONTANO SULLA CRESTA DELLE ONDE E LE APPIATTISCONO. QUEST'OPERAZIONE RIESCE PARTICOLARMENTE UTILE PER LE PAVIMENTAZIONI IN CONGLOMERATO BITUMINOSO.

L'ultimo tipo, che rappresenta una novità, è stato illustrato nella Relazione italiana, nella quale è dato conto dei primi tentativi e delle realizzazioni ottenute a cura dell'Azienda Autonoma Statale della Strada, che di queste ricerche ebbe a prendere l'iniziativa.

Il Congresso ha spaziato in lungo ed in largo pel vastissimo campo tendendo particolarmente a mettere in evidenza quei punti che richiedono ancora particolari studi. In tal senso ha richiamato l'attenzione sui nuovi « leganti » che si presentano promettenti di buoni risultati, come i catrami « fillerizzati », barbarissima voce con cui si vogliono intendere certi catrami in cui è stata incorporata una finissima polvere (generalmente nero fumo) ottenendo così un prodotto assai denso alla temperatura ordinaria mentre rimane fluidissimo quando riscaldato alle normali temperature d'impiego. Allo stesso titolo sono ricordate le emulsioni bituminose ed i bitumi fluidificati da applicarsi a freddo, materiali ancora imperfettamente studiati per quanto già largamente applicati. Venne anche fatto cenno di certi recenti studi di chimici tedeschi intorno al grado di adesione fra una data pietra ed un dato legante bituminoso, studi che richiedono ancora molte ricerche prima che possano ritenersi praticamente utilizzabili ed ai quali già prende parte il nostro Isti-to Sperimentale St-dale.

Ha fatto parte d- la trattazione del T- ma 2° la questio- della sdrucciolevol- za delle pavimen- zioni, grave addeb- che si rivolge parti- larmente alle pav- mentazioni bitumin- se. Circa questo arg- mento la relazione it- liana ha posto in ev- denza il buon servig- che possono rendere l- applicazioni superf- ciali di polvere asfal- tica sopra le lucide pa- vimentazioni in asfal- to compresso, rimedio che l'Azienda Statal- della Strada va applicando lungo le Strade Statali ove questo guaio della sdrucciolevolezza si manifesti più grave.

In sostanza il Congresso ha messi in evidenza, per questo tema, assai più consensi che dissensi, e più lacune che nuove conquiste. Anche qui però possiamo trovare qualche novità nel campo del macchinario, se dal Congresso passiamo all'annessa Mostra della Strada. (Figg. 2 e 4).

3° - *Le strade « economiche »*.

Che cosa intendono i tecnici per « strade economiche »? Non semplicemente quelle che costano meno, perchè a tale stregua le più economiche sarebbero le strade abbandonate. Si vuole intendere che la soluzione più economica per ogni singolo caso è quella che, mentre assicura condizioni sicure ed agevoli al traffico in ogni tempo dell'anno, importa il minimo dispendio annuo sommando le quote dovute all'ammortamento della spesa iniziale (nel caso di pavimentazioni di durata pluriannuale) ed all'ordinaria manutenzione. Vi sono casi in cui la prima quota ha importanza preponderante (ad esempio una pavimentazione in calcestruzzo cementizio) ed altri in cui prevale di gran lunga la spesa annuale di manutenzione (ad esempio un semplice macadam all'acqua); il compito del tecnico consiste nel realizzare la soluzione di minima spesa annua tenendo esatto conto del-

l'entità e natura del traffico nonchè delle condizioni ambientali: clima, giacitura della strada, natura del sottosuolo, qualità e costo dei materiali disponibili.

Così posto il problema, si comprende come non sia suscettibile se non d'una trattazione affatto generale, dato l'infinito numero delle combinazioni possibili. Ed invero le conclusioni del Congresso rispecchiano questa condizione di cose, per quanto abbiano tentato di scendere a qualche precisazione. Ad esempio, esprimono l'avviso che col metodo dei trattamenti superficiali bituminosi si possa far fronte ad un traffico di 1000-1500 tonnellate giornaliere e che per un traffico di 4000 tonnellate convenga ricorrere a pavimentazioni di tipo « permanente ».

Conviene dire che dalla Relazione italiana risultavano possibilità ben più ampie pel metodo dei trattamenti superficiali bituminosi, e ben può dirsi che spetti all'Italia la palma nella gara per mantenere in ottime condizioni una strada sottoposta a traffico intenso e pesante con una spesa annua minima, ben inteso in senso relativo. Basti citare in prova il caso della Strada Statale dei Giovi, percorsa giornalmente tra Genova e Serravalle Scrivia da circa 800 pesanti autocarri per gran parte seguiti da pesantissimi rimorchi, oltrechè da un migliaio d'automobili, traffico che si traduce in circa 15.000 tonnellate giornaliere. Ora quella strada è tuttora mantenuta col metodo di semplici trattamenti superficiali con impiego d'emulsione bituminosa e graniglia dura, incontrando una spesa annua limitatissima. Vero è che la manutenzione quotidiana è curata con una diligenza meticolosa. I cantonieri lavorano di ricamo, e non lasciano sfuggire un rappezzo largo quanto la mano. Ciò suppone naturalmente un'organizzazione perfetta, da cima a fondo.

Per quanto poi riguarda il tradizionale metodo di manutenzione col semplice macadam all'acqua, il Congresso ha concluso che non possa più conservarsi se non per strade soggette ad una circolazione d'autoveicoli molto leggera e di veicoli a trazione animale non molto pesanti. Purtroppo noi siamo, per questo conto, in condizioni assai sfavorevoli. Le strade modernamente sistemate rappresentano appena una metà della rete statale, un ottavo della rete provinciale e meno che un decimo della rete generale (strade statali, provinciali e comunali). Il nostro consumo annuo di catrami e bitumi pei servizi stradali non supera il decimo del consumo che se ne fa in Francia (80 mila tonnellate contro 800 mila).

Abbiamo imparato la tecnica, ma bisogna applicarla ben più largamente di quanto siasi fatto finora, altrimenti non arriveremo mai ad una « manutenzione economica »!

4) *Mezzi per garantire la sicurezza della circolazione.*

Le conclusioni del Congresso considerano separatamente: la strada, i veicoli, i conducenti, i regolamenti per la circolazione, l'educazione del pedone. Sono assai prolisse e generiche, e non vi troviamo nè alcuna novità nè la traccia di alcun contrasto d'indirizzi. Tutti sono d'accordo circa le condizioni che occorrerebbero per garantire la sicurezza della circolazione; il difficile è realizzarle.

Così le strade devono essere sistemate in modo che la visuale sia libera, le curve rial-

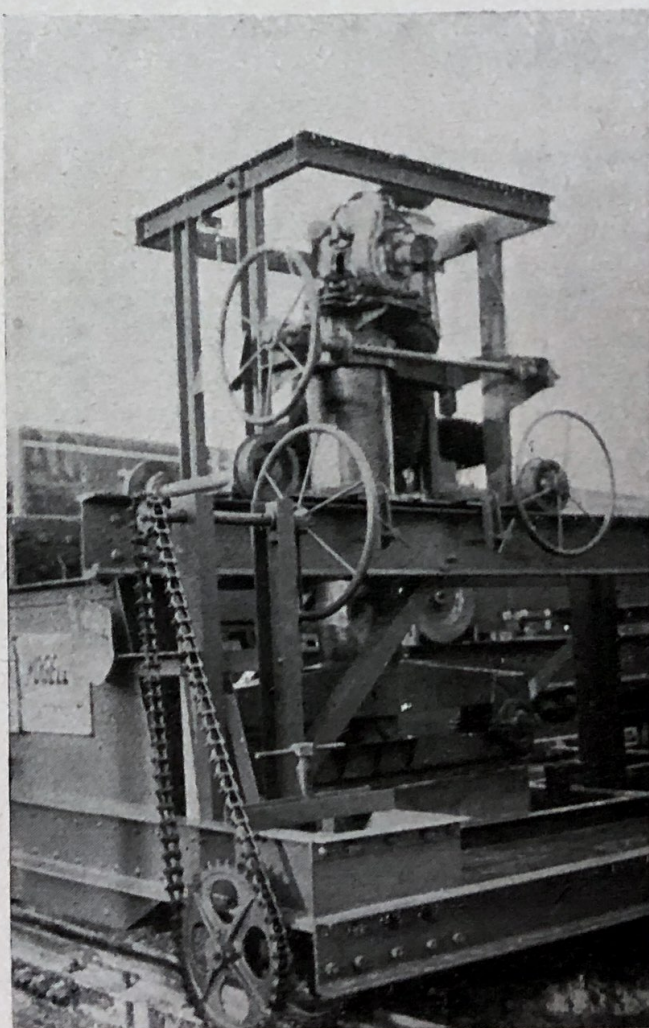



FIG. 3 - MACCHINA PER PRATICARE I « GIUNTI » IN UNA PAVIMENTAZIONE CEMENTIZIA. LA GETTATA PROCEDE IN MODO CONTINUO, MENTRE CON QUESTA MACCHINA SI TAGLIA LA GETTATA IN TANTI CAMPI (LUNGHI DA 5 A 15 METRI) ONDE LASCIAR LIBERA LA DILATAZIONE DEL CALCESTRUZZO SOTTO L'AZIONE DEL CALORE.

zate, la carreggiata ripartita in zone assegnate alle diverse qualità dei veicoli, e così via. È fatta speciale menzione della necessità di provvedere alla formazione di marciapiedi e di piste ciclabili nonchè alla costituzione di posteggi anche sotto il piano stradale. Si riconosce la necessità di imporre limiti alle dimensioni ed al carico dei veicoli, però in misura tale da non nuocere allo sviluppo dei mezzi di trasporto. Si esprime il voto che per tutti i conducenti d'autoveicoli venga stabilito un minimo di condizioni d'idoneità con valore internazionale e che i conducenti di veicoli in servizio pubblico vengano sottoposti ad un esame rigoroso ed a periodiche revisioni. Particolarmente notevole il voto perchè in tutti i paesi venga regolata la durata del lavoro dei conducenti in modo da evitare loro un eccesso di fatica, causa frequente d'accidenti stradali. Quanto ai regolamenti di circolazione, questi devono essere semplici, chiari e valevoli dovunque in un determinato paese; le eccezioni locali devono essere ridotte al minimo, autorizzate dal potere centrale, ed efficacemente segnalate. Per quanto riguarda la circolazione urbana, è accettato il concetto dell'interdire certe vie centrali ai veicoli lenti ed alle biciclette, nonchè quello d'assegnare ai pedoni speciali attraversamenti segnalati con bande di colore o con chiodi. Si afferma che la circolazione giratoria, ove possibile, basta per ottenere una sufficiente sicurezza; altrimenti occorre regolare la circolazione o mediante i vigili o con segnalazioni luminose. Per quanto riguarda le strade esterne, il Congresso ha espresso l'avviso che non si debba ricorrere se non in casi eccezionali alla limitazione delle velocità onde non impedire i progressi tecnici, facendo eccezione per gli autoveicoli pesanti laddove le strade non siano sistemate in modo adatto per questo traffico. Si raccomanda, ove possibile, di sistemare gli incroci mediante costruzione di sovrapassaggi, al quale proposito è notevole la seguente testuale conclusione: « L'applicazione di questo principio fino alle sue ultime conseguenze conduce alla costruzione di autostrade libere da ogni attraversamento a raso. La creazione d'una rete d'autostrade, raccordata alla rete stradale generale convenientemente sistemata, rappresenta l'aiuto più efficace che un paese possa dare allo sviluppo della circolazione automobilistica ». Se si pensa alle discussioni che il concetto d'autostrada aveva incontrato presso il V Congresso Internazionale della Strada (Milano 1926) si può misurare il cammino percorso da questa idea nata in Italia. Infine il Congresso ha caldamente raccomandato l'educazione del pedone, dichiarando indispensabile in questa materia la collaborazione internazionale ed ha concluso facendo voti perchè in tutti i paesi si tenga una statistica degli accidenti stradali, secondo metodi uniformi attenendosi alle conclusioni prese in argomento dal IV Congresso Internazionale per la Sicurezza tenutosi quest'anno in Copenaghen.

Se da così complessa trattazione vogliamo trarre qualche conclusione per conto nostro, mi sembra che si possa arguirne che il nostro recentissimo Codice Stradale (R. D. 8 dicembre 1933) risponde in pieno alle più moderne vedute in fatto di disciplina della circolazione stradale, cosicchè il Congresso di Monaco non ci ha suggerito alcuna utile modificazione. Purtroppo le risorse tecniche di cui disponiamo per far fronte alle esigenze della sicurezza del traffico, urbano ed extra urbano, sono limitate, come limitati sono i mezzi che gli Enti pubblici possono destinare ad allargare e sistemare le strade ordinarie, costruire sovrapassaggi, aprire strade apposite per particolari categorie di veicoli. Se vi è ancora un margine da utilizzare, bisogna riconoscerlo in una più sentita disciplina della circolazione, non solo da parte dei pedoni ma da parte di tutti gli utenti della strada.

5) *Correlazione fra la circolazione e la pavimentazione stradale dal punto di vista dell'economia dei trasporti.*

Le Conclusioni del Congresso presentano una casistica assai particolareggiata, ma da un punto di vista generale si possono ridurre a pochi punti principali. Lo sforzo di trazione dei veicoli varia ben poco col variare del tipo della pavimentazione, semprechè questa sia in buono stato; può invece variare sensibilmente per un medesimo tipo di pavimentazione a seconda che questo sia in buono od in cattivo stato. La maggiore difficoltà nella scelta del più adatto tipo di pavimentazione è da attribuirsi al traffico misto d'autoveicoli a ruote gommate e di veicoli a ruote cerchiate di ferro. Le massicciate in macadam all'acqua sussistono tuttora per la sola ragione che la loro totale sostituzione riesce impossibile per ragioni finanziarie. Que-

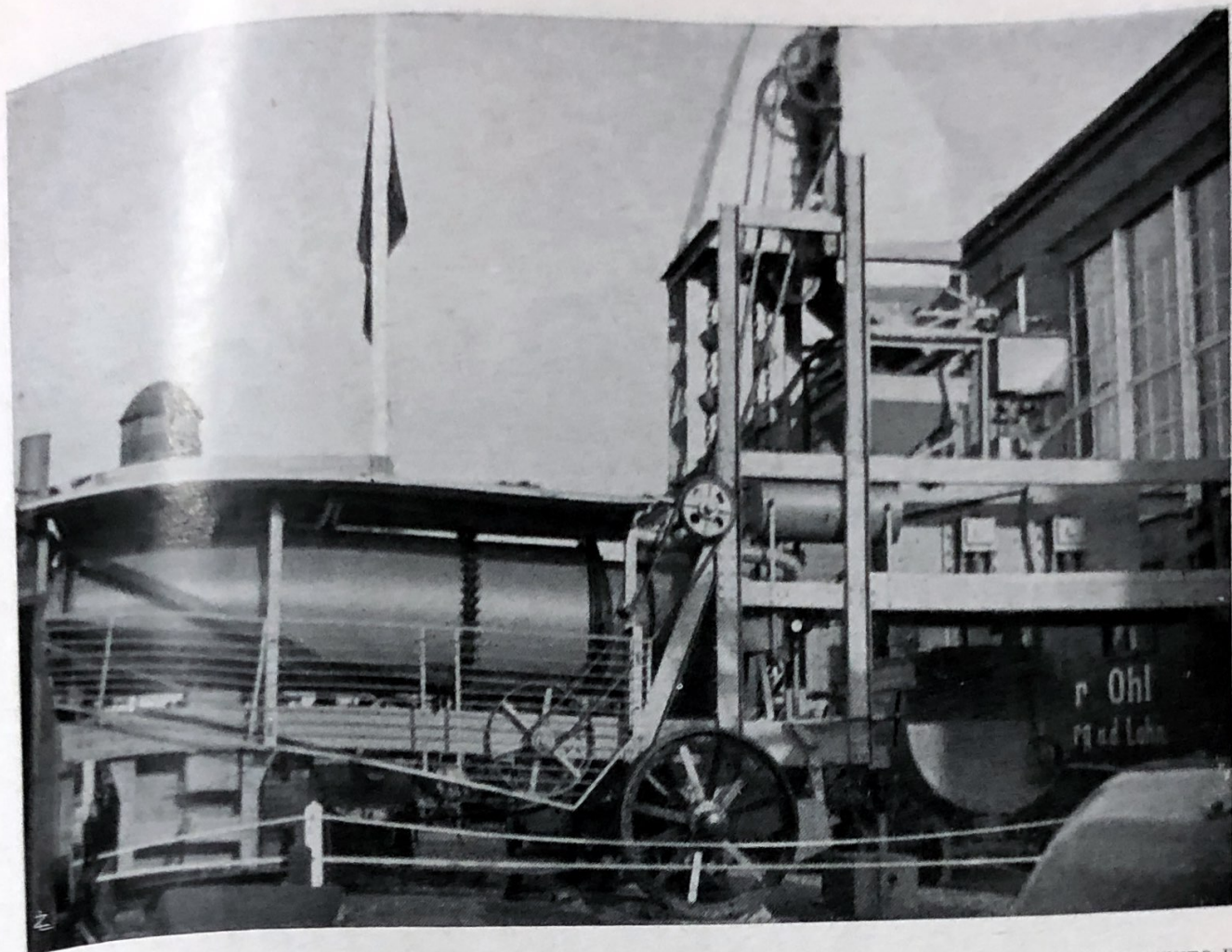



FIG. 4 - MACCHINA PER LA PREPARAZIONE DEI CONGLOMERATI BITUMINOSI. LA MAGGIORE DIFFICOLTÀ PEL FUNZIONAMENTO DI QUESTE MACCHINE È IL CONTROLLO DELLE ALTE TEMPERATURE (180^0-190^0) A CUI AVVIENE LA MISCELA. IN QUESTA MACCHINA SI PUÒ SEGUIRE L'ANDAMENTO DELLA TEMPERATURA SOPRA UN DIAGRAMMA CHE NE REGISTRA TUTTE LE VARIAZIONI.

ste massicciate non resistono alla circolazione automobilistica, ed anche nel caso d'un traffico leggero devono almeno essere protette con un trattamento superficiale. Vi è in certi paesi una tendenza eccessiva a limitare il peso e le dimensioni degli autoveicoli in ragione dello stato delle relative strade, ma il Congresso augura che questi casi siano ridotti al minimo indispensabile. Una gran parte degli inconvenienti cui dà luogo la circolazione: trepidazioni, rumori, polvere, si riduce con l'adozione di pavimentazioni unite. La nettezza della strada è misura efficace contro la sdrucciolevolezza e contro la polvere. Per ridurre le trepidazioni ed i rumori importa sorvegliare che siano in buon stato di manutenzione tutti i veicoli, le vetture tranviarie, i binari.

6) *Esame critico delle vigenti norme sui veicoli ed i carichi, ed eventuale loro unificazione internazionale.*

Le conclusioni per questo tema si limitano alla constatazione che le regole vigenti nei vari paesi in merito alla limitazione del peso e delle dimensioni dei veicoli sono tanto differenti, che per ora sembra che non possa avere probabilità di buon esito un tentativo d'unificazione internazionale.

Per parte propria, il Congresso dichiarava che la strada deve rispondere ai bisogni della circolazione, e che il peso e le misure dei veicoli non devono sottostare a limitazioni tranne che a quelle necessarie per assicurare la rapidità, la comodità e la sicurezza della circolazione, salvo l'equilibrio economico tra i bisogni del traffico e le possibilità dei bilanci stradali.

Ecco così completato il quadro delle questioni stradali quali oggi si presentano ai tecnici ed alle Amministrazioni che hanno governo di strade: antitesi fra le esigenze contrastanti del traffico e dei pubblici bilanci, fra l'aspirazione alla massima libertà di circolazione e le necessità d'una stretta disciplina.

I. VANDONE

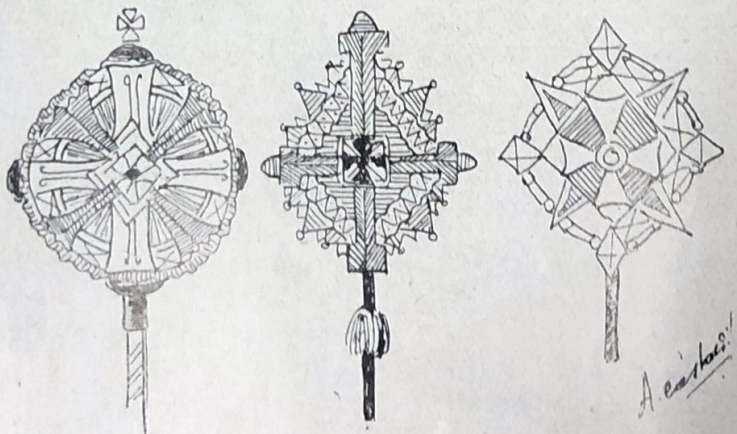
LA GRANDE CHIESA COPTA « S. GIORGIO » IN ADDIS ABEBÀ, DOVE SI SVOLGE LA GRAN FESTA DEL MASCAL.

TRADIZIONI DELLA COLONIA ITALIANA NEL MAR ROSSO

Il "Mascal„ festa della guerra e della croce

Fu sullo scorcio del III sec. che in **Axum** (la città santa dell'Abissinia) il vescovo Frumenzio (poi Abba Salama) introdusse la festa cristiana nella corte del re El-Semerà. Egli fece in breve molti proseliti e riuscì a far proclamare dal re di Axum il Cristianesimo quale sola religione riconosciuta nel Regno.

Da quel tempo, come segno della nuova fede abbracciata, e per distinguersi dai musulmani, che pure abbondano in Abissinia, i cristiani di quella terra portano al collo una sorta di filo di lana o di seta nera (nei primi tempi era una semplice cordicella) detto *mateb*, al quale è appesa per lo più una piccola croce d'oro, o d'argento o d'ottone; e ciò per dimostrare l'eterno loro cordoglio per la morte di Gesù nostro Redentore.

Nell'Abissinia i cristiani festeggiano pertanto il *Mascal*, ossia la festa della croce, in un modo grandioso e solenne. Essa si svolge il giorno 17 di Mescherem (settembre) con cerimonie tutte speciali, delle quali tenteremo di dare più avanti una descrizione.

MASCAL - CROCI USATE DAI CAPITOLI DEI GRANDI CONVENTI.

***

Nell'Etiopia il concetto di po-

IL MASCAL - LA FOLLA BIVACCA ALL'APERTO IN ATTESA DEL GRAN GIORNO DELLA FESTA.

tenza ultraterrena è tenuto anche più vivo dalla ingenua superstizione indigena: gli abissini, come tutti i popoli semplici e primitivi, hanno pratiche pagane, usano gli scongiuri, gli amuleti e gl'indovini, le magìe, ma venerano anche tutta una teoria di santi, di angeli e di cherubini, mentre la loro demonologia registra una lunga serqua di spiriti maligni e di diavoli. Il culto per Gesù e Maria è però il solo veramente sentito ond'è che il *Mascal* è festa riconosciuta anche dal Governo coloniale italiano. Merita anzi di essere notato il fatto che è appunto in occasione di questa tradizionale ricorrenza che si distribuiscono le così dette « camicie di grado », ossia il distintivo di comando, il quale consiste in un camiciotto di seta, di faglia o di percallo dai colori vivaci, concesso pomposamente ai capi, sottocapi, *uachil* (primo grado) e gregari che si sono resi meritevoli di considerazione per speciali servizi resi al Governo italiano.

Il costume locale vuole inoltre che nelle sedi dei Commissariati regionali e nelle Residenze di confine venga offerto dalle autorità governative un grande banchetto all'uso indigeno al personale degli uffici e delle bande armate, al quale i convitati prendono parte sfarzosamente vestiti, alcuni cinto il capo di *ferrì* (criniera del leone).

In verità è una magnifica raccolta di tutti i tipi, dai reduci delle gloriose guerre libiche e dal fedele tigrino all'*hamara* servile, ai *cicca* (sindaci) più accreditati e dei paesi più importanti, ai *degiac* (capi regione) e ai *fitaurari* (capi in sotto ordine): tutta una folla caratteristica, indicata per lo studio di un antropologo: barbe caprine, chiome ricciute, scarmigliate, che incorniciano fisionomie speciali, con espressioni a volte selvagge, occhi scintillanti iniettati di sangue, sorrisi. Poi, ecco dei vecchi dalla barba veneranda (*scium nudi*), ecco dei capi ameni, alcuni bevitori, dei falsi guerrieri: tutti seri, imbaccuccati negli *sciamma* (specie di lenzuolo bianco con il quale si coprono e si drappeggiano), e... tutti intenti, per l'occasione, a lavorar di ganasce.

GRANDI CAPI VESTITI IN POMPA MAGNA PER PRENDER PARTE ALLA FESTA DEL MASCAL.

Prima di questo banchetto, ai convenuti più meritevoli vengono offerti dalla munificenza del Governo stesso ricchi donativi, consistenti in *bornus* (mantelli neri con ricami in oro), sciabole, pistole ed altro. Alle *biet cristian* (chiese) ed ai poveri vengono elargite elemosine in talleri di Maria Teresa (pezzo d'argento che oggi vale intorno alle nove lire) ed anche in moneta italiana, che è preferita dagli indigeni.

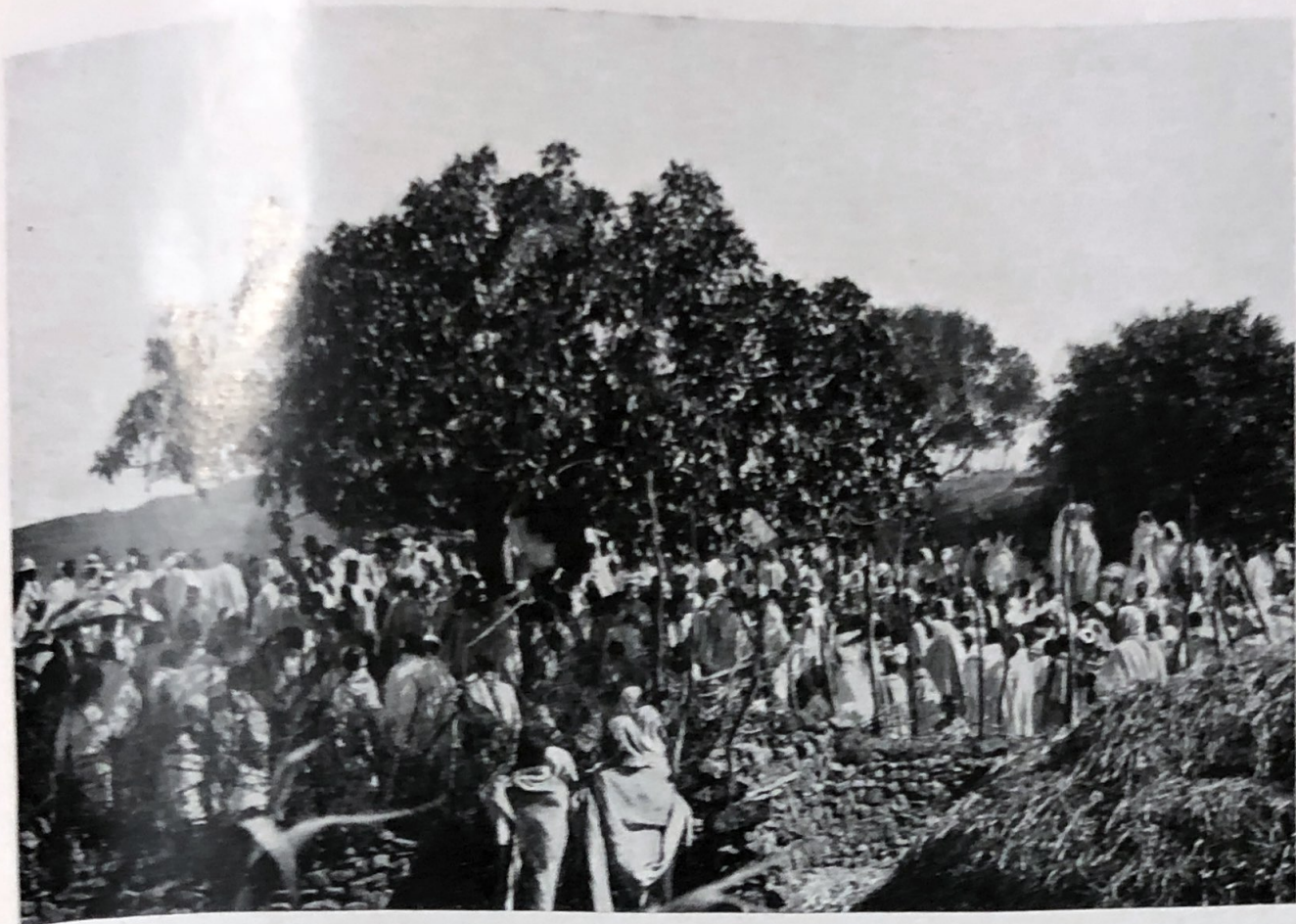
Non è raro il caso che nostri dipendenti così beneficati, per esternarci la loro riconoscenza invochino ad alta voce la benedizione di Dio sulla Patria nostra, come fece un contadino paesano dell'Hamasen, il quale, contento del trattamento ricevuto in occasione di una di queste feste esclamò: « Che si allarghi il Regno d'Italia! », si inginocchiò e baciò la terra!

***

La festa del Mascal ha una preparazione accurata e si svolge quindi piacevolissima, e con un trasporto che arriva alla frenesia.

Una settimana prima dell'avvenimento, nelle case, anche le più povere, si apprest le torce di legno resinoso, si puliscono le ar mi e gli scudi di ippopotamo; chi ha la ve tura di possedere il trofeo di guerra e di ca cia lo spolvera e lo prepara per la cerim nia; le donne, instancabili e sorridenti, lav rano notte e giorno per preparare il *tec* (idr mele) e la *sua* (cioè la birra) in grandi gomb (vasi di terra). « Tec » e « sua » sono le un che bevande rituali e dissetanti per eccellen za che non mancano mai nei banchetti nelle feste, e che gl'indigeni, sebbene alquan to gretti di natura, offrono con larghezza, i omaggio ai doveri dell'ospitalità ritenuti p che sacri.

Alla vigilia la gente cristiana digiuna s serio, perchè trascorre l'intera giornata e m tà della notte senza toccar cibo e senza be È una vigilia di vero dolore per la morte d Gesù, ed in tutta l'Abissinia non havvi u solo uomo cristiano che, in questo giorno non porti intorno al capo una specie di coro na intrecciata di pianticelle fresche: il simbolo del massimo cordoglio per la morte de

UN CAPO ABISSINO PREPARATO PER RECARSI ALLA GRAN FESTA, RECA IL FUCILE DA CACCIA A RETROCARICA, AMBITO PORTATO DELLA CIVILTÀ!

IN UN « ADÌ » (VILLAGGIO), LA FOLLA INDIGENA COL CICCA (SINDACO) E COI CAPI SEGUITI DAGLI ARMATI SI ADUNA PRESSO LA BIET CRISTIANA (CHIESA) PER FESTEGGIARE IL « MASCAL ».

Cristo Redentore, che fu straziato dalla corona di spine.

La sera, poi, mentre le stelle occhieggiano nel cielo limpido e scintillante, verso le ore ventuna, come per incanto tutte le fiaccole vengono accese. I portatori di esse si riuniscono e girano per tre volte intorno al paese ed alla chiesa gridando « *Igaio Maharebba Cristos* » (liberaci Gesù da ogni male!), agitano le fiaccole e scaricano i fucili in segno di gioia.

***

Intorno è tutto un barbaglio di colori, un assordante clamore di suoni indistinti, un agitarsi di mani armate e protese.

Che strano spettacolo! Non si ha cuore di rincasare; malgrado la differenza di latitudine, di tipi e circostanze, si pensa alla Piedigrotta napoletana, al San Giovanni romano; è tutta una festa di un sapore particolare che si svolge al chiaro di luna, tra una folla compatta e gioiosa, rispecchiante nella sua integrità una vita biblica e patriarcale, che il più immaginoso e fantasioso artista non

CHIESA DEL DEBRÌ (CONVENTO) DI S. MERCURIOS NEL DECHI-TESFÀ (ERITREA), ATTORNO ALLA QUALE SI FESTEGGIA IL « MASCAL ».

IL CAPITOLO DI UN DEBRÌ (CONVENTO) SI RECA A BENEDIRE IL DAMIERÀ (CATASTA LIGNEA) PRIMA DELL'ACCENSIONE.

ardirebbe mai riprodurre, e che la fede riunisce in un pensiero comune d'amore; ma appena il gallo canta, uomini e donne, grandi e piccini, si portano al posto d'acqua più vicino, dove alla rinfusa si lavano il corpo e trascorrono allegramente le ultime ore della notte.

Il dì seguente, mentre albeggia e le *ambe* caratteristiche si delineano in strani profili sull'orizzonte, nella pianura verdeggiante una massa bianca si agita tuttavia, chè gli abissini non sono mai stanchi!

Tutti si recano alle case dei rispettivi parenti, amici o capi, sparando i fucili in segno di giubilo e scambiandosi il tradizionale augurio: *encutatasc, encutatasc* (ti portiamo il nostro augurio in questo giorno di festa).

Similmente gli ascari dei battaglioni indigeni ed i gregari delle bande armate si recano dai rispettivi comandanti e capi indigeni, sparando anch'essi cartucce a salve e cantando in coro l'augurio di rito.

Gli ascari vanno tutti insieme — in gruppo compatto — dai comandanti di battaglione, accompagnati dalle rispettive famiglie, le quali fanno eco al coro dei giovani, battono le mani, suonano i *coborò* (tamburi) e cantano in segno di gioia. Le bande armate, invece, accompagnate dai propri capi e sottocapi, si recano dal Commissario regionale.

***

Squillano dolcemente le *metchi* (campane di pietra); i *cascì* (preti copti) si recano a pregare in chiesa. Alle sei viene celebrata la messa cantata, che dura più di un'ora, accompagnata dal coro dei cantori *hamara* e dalle battute dei tamburi.

La messa è officiata con una salmodia incomprensibile, con una cantilena or lamentosa per commuovere, or solenne ed enfatica per accendere il fervore e la fede; ma sempre stridula e affannosa innanzi alla folla

IL FUMO DEL « DAMIERÀ » HA PRESO LA SUA DIREZIONE.

FESTA DEL MASCAL - ESERCIZI SPORTIVI ESEGUITI DA UNO SQUADRONE DI CAVALLERIA INDIGENA.

biancovestita e tra il martellante tintinnio delle campane di pietra.

⁂

Il Mascal è festa religiosa, ma è anche festa di guerra. Così essa ha anche particolari svolgimenti. Vediamoli.

Il *damierà* è una gran catasta di legna che vien benedetta dal clero, in pompa magna, prima di darvi fuoco. Quando la catasta è ardente, intorno a quel gran falò, tutti in giro si ammassano gli armati a piedi ed a cavallo, i capi e i vari sottocapi, tutti coi loro gregari, gli ascari coi propri graduati, e, a ridosso di questi e quelli, la folla: una corona immensa di *sciamma* agitantisi.

Il fuoco ormai divampa, il calore si fa insopportabile e la folla indigena si allontana, il cerchio degli armati si allarga; attorno a questo braciere girano ora i cavalli con una corsa furiosa e fantastica, incitati dalla voce dei cavalieri che, simili a demoni incarnati, giostrano e caracollano su focosi destrieri, scaricano i loro fucili e le pistole, mentre nel giro pericoloso i più arditi guerrieri, reggendosi con un solo piede nella staffa, si abbassano per affondare, in mezzo alle fiamme divampanti, le loro lance ed i loro terribili *scitol* (specie di sciabola ricurva ed affilatissima), come per attingere da questo fuoco sacro maggior forza per la pugna, scongiuro alla disfatta e fortuna per la gloria nella guerra! È un correre, un evitarsi, un intrecciarsi continuo. Ma talvolta anche quei cavalieri esperti si incontrano

IL CLERO COPTO, IN POMPA MAGNA, CIRCONDA IL « DAMIERÀ » PER LA BENEDIZIONE.

FESTA DEL MASCAL - FANTASIA DI ASCARI CRISTIANI INTORNO AL « DAMIERÀ ».

e sono sbalzati di sella: gli armati a piedi che si spingono fuori della cerchia, vengono travolti dai cavalli sfrenati in mezzo ad un continuo battimani.

È credenza, anzi superstizione spinta sino all'esagerazione, che la direzione del fumo innalzantesi dal *damierà* sia indice agli abissini da quale parte avranno la guerra: se, malauguratamente, gli ultimi tizzoni accesi cadranno dalla parte verso la quale corre il fumo è convinzione assoluta che la vittoria arriderà al nemico: per una strana combinazione, il « fumo sacro » ha predetto sempre il vero.

Chiude finalmente la festa il *gubsi* (corsa di cavalli), al quale prendono parte i cavalieri più ardimentosi, sfarzosamente vestiti ed armati, compresi tutti i capi e notabili importanti. È una specie di torneo, dove tutti si lanciano all'impazzata in una corsa vertiginosa, in cui ciascuno cerca in tutti i modi di sfoggiare la propria abilità di cavaliere e la destrezza nelle armi, sparando fucili e pistole e scagliando a grande distanza lance corte da tiro.

Ma, come tutti i Salmi finiscono in gloria, così, anche dopo il *damierà* e il *gubsi* è dovere del capo più elevato e danaroso d'invitare i propri dipendenti, gregari e conoscenti al banchetto di rito, dove si scannano, e si divorano decine di buoi, arrostiti a quarti (*tebsi*), o sotto la forma preferita di *blondò* (carne cruda che si mangia a pezzetti intinti in una salsa fortissima di peperoni), tra la gazzarra dei canti e dei suoni, in una magica ridda di colori, sotto la verzura del *das* (grande capanna di frasche e di foglie), men-

SUONATORI DI TROMBE DI CANNA E DI VIOLINO DURANTE IL « MASCAL ».

ASMARA - LA CHIESA INDIGENA CRISTIANA (COPTA) COSTRUITA DAL GOVERNO ITALIANO: LA COSTRUZIONE È IN STILE ABISSINO.

tre il *tec*, color d'oro vien tolto fuori dai nascondigli ed offerto.

Tale invito si estende alle modeste famiglie e in ogni *tucul*, dove il culto del *mococò* (focolaio di pietra) è sempre vivo, ed attorno al quale si nasce e si muore, si lavora, si mangia e si dorme, e si festeggia anche il Mascal come meglio si può.

Il Mascal è una festa tradizionalmente grandiosa, religiosa e guerriera nello stesso tempo, festa da tutti i cristiani desiderata; ma la natura prodiga e strana ha voluto contribuire a renderla ancor più significativa, poichè è in questo giorno solenne che l'uccello *pyromelana franciscana* cambia in un bel colore di porpora le sue penne grige di passero, diventando poi completamente di un rosso acceso e rallegrando, con l'armonia del suo canto, la campagna; ond'è che questo grazioso uccello, meraviglia della creazione, viene chiamato dagli indigeni « Anaf Mascal » ossia l'uccello della Croce: messaggero di guerra o di pace!

ANGELO CASTALDI

UN ALTRO PARADISO PER LO SCI

Vi siete mai domandato il perchè del pigiarsi della grande massa degli sciatori in poche località e su pochi notissimi percorsi?

Il fatto deriva dalla scarsa conoscenza delle possibilità invernali delle nostre magnifiche vallate alpine. Una delle zone meno conosciute è quella delle *Alpi Marittime*. Frequentata solo attorno a Limone Piemonte, essa offre invece in molte delle sue valli e specialmente in quella del Gesso e nelle tributarie della Stura vasti, facili fianchi nevosi. Tutto il settore è percorso da una rete numerosissima di itinerari che si incatenano fitti come nelle Dolomiti, ma che hanno, in più di queste, il fascino dei valloni solitari.

400 itinerari sciistici, che formano una vera rivelazione, sono descritti dettagliatamente nella guida

"ALPI MARITTIME,,

edita recentemente dal C. A. I. e dal T. C. I., e posta in vendita a **L. 18** (più L. 2.— per spese di spedizione raccomandata). Il volume comprende anche la trattazione alpinistica, escursionistica e turistica della vasta zona, e si compone di oltre 600 pagine di testo, con 8 cartine, 150 schizzi e 16 fotoincisioni.

Non è difficile prevedere che, con l'inverno che si inizia, la pubblicazione della guida porterà nelle Marittime, buon numero di sciatori, di quelli che alle prodezze agonistiche dei campi preferiscono le ebbrezze di sempre nuovi itinerari.

UNA VEDUTA DEL VILLAGGIO DI STELLA SAN GIOVANNI BATTISTA.

NUOVE VIE DI TRAFFICO

LA VALLATA DEL SANSOBBIA

E LA STRADA STELLA-ELLERA-ALBISOLA

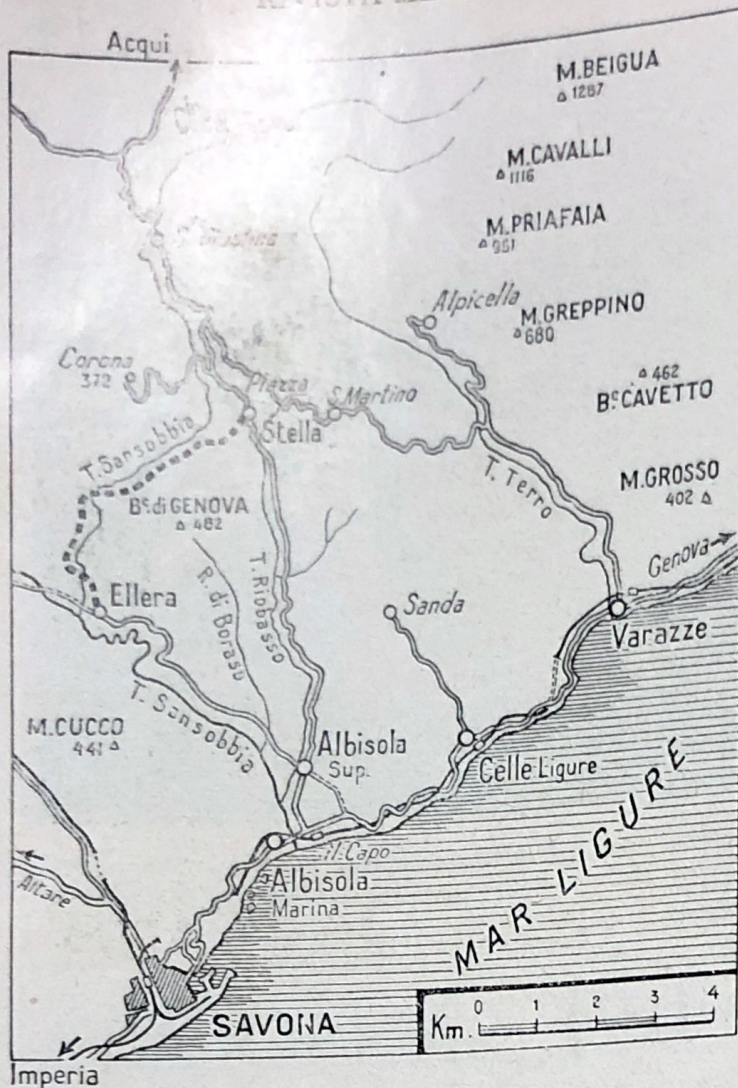
Il traffico, specialmente turistico, fra la regione Lombarda-Piemontese e la Riviera Ligure di Ponente si svolge attraverso ad un gruppo di valichi di carattere e di natura così diversi, che una breve disamina comparativa in rapporto alle arterie che li attraversano, può tornare opportuna.

Il fascio di strade piemontesi che scendono al mare si può dividere in due gruppi: il gruppo di quelle che fanno capo a Torino e il gruppo di quelle che fanno invece capo ad Alessandria.

Le prime hanno a loro disposizione: il Colle di Nava (934 metri) che dà accesso alla regione costiera fra Ventimiglia ed Oneglia; il Colle di S. Bernardo (967 metri) che tende ad Albenga; il Colle del Melogno (m. 1027) che sbocca su Finale e infine il Colle di Cadibona (435 m.) che mette direttamente a Savona.

Il secondo gruppo è servito dal Colle di Cadibona; dal Giovo del Sassello (m. 516) che mette a Varazze ed Albisola; dal Colle del Turchino (m. 532) che scende a Voltri; e dal Colle dei Giovi di Busalla (m. 412) che mette a Sampierdarena.

Pur consentendo nel concetto che il traffico turistico non è governato dagli stessi criteri del traffico commerciale, il quale segue sempre il minor percorso e la migliore praticabilità, mentre il primo si ispira anche a ragioni di studio e di svago, non si deve disconoscere che la maggiore o la minor facilità di transito di un valico montano debba avere la sua importanza anche per il turista, tanto più che l'afflusso di automobili nazionali ed estere in Riviera è quasi più forte nell'inverno e nelle stagioni di mezzo che non di piena estate.

Il gruppo di strade che attraversano i tre primi colli Nava-S. Bernardo e Melogno (ho trascurato quello del Colle di Tenda per la sua notevole altitudine e per il percorso in territorio francese) è contraddistinto da forti pendenze e da curve assai sensibili; la natu-

LA RETE DELLE STRADE CHE DAL PIEMONTE METTONO AD ALBISOLA.
(Il nuovo tronco è segnato in tratteggio forte).

ra di questi valichi è inoltre sovente soggetta a nebbie e a nevi persistenti.

Le strade che attraversano invece i Colli di Cadibona, del Giovo del Sassello, del Turchino e dei Giovi di Busalla sono, per la loro bassa quota e per la natura stessa del fondo stradale, sempre agevoli in qualunque stagione, senza contare la maggior facilità di rifornimenti e di assistenza su cui si può fare calcolo lungo il loro percorso.

Facendo però un'ulteriore selezione fra questi colli a bassa quota, si è portati a considerare che il valico del Turchino non è del tutto facile perchè la strada dalla galleria del Colle a Voltri divalla con pendenze forti e con svolte pronunciatissime; per il Colle del Giovo di Busalla v'è d'altra parte da tener conto che la strada sbocca a Sampierdarena in quel tratto dell'Aurelia battuta dall'intenso traffico industriale e commerciale fra Genova e Voltri, che mette a dura prova la pazienza degli autisti che han premura.

Resterebbero dunque in prima linea per il turista proveniente dal Torinese e dall'Alessandrino i due colli di Cadibona e del Giovo del Sassello.

Per il turista proveniente dalla Lombardia le strade più invitanti sono certamente quelle che fanno capo al Colle del Giovo di Busalla, perchè più dirette; ciò malgrado, non è escluso che si possa da molti dare la preferenza alle strade che mettono ai Colli del Giovo del Sassello e di Cadibona. Nella scelta del valico influirà molto, d'altra parte, anche il punto della Riviera a cui il turista tende.

Certo si è, comunque, che, tanto per il turista piemontese come per il turista lombardo, il Colle più in vista ed apprezzato è quello del Giovo del Sassello, sia per la sua modesta altitudine, che lo rende sempre libero da nebbia e neve, sia per il facile accesso da Acqui lungo la vallata dell'Erro, sia per il fascio di strade che, appena varcato il colle, si presentano al turista e si irradiano a ventaglio verso il mare, nel tratto fra Varazze e Savona. Infatti dal paese di Stella si staccano tre strade: una che per Stella S. Martino mette a Varazze; la mediana, che per Valle Riobasso sbocca ad Albisola; e la terza, che per la Valle Sansobbia mette anch'essa ad Albisola.

Delle tre, l'ultima è quella che corrisponde meglio alle esigenze del turismo per la sua recente costruzione (perchè si presta a velocità forti e tenute) e anche perchè attraversa una zona più ridente ed aperta, costituita dalla Valle del Sansobbia.

Questa comoda rotabile, inaugurata tre anni or sono, è stata costruita dal Consorzio dei Comuni di Albisola Superiore e Stella, e totalmente finanziata dal compianto industriale comm. Riccardo Poggi di Savona.

Essa si distacca a Stella S. G. Batt. e precisamente dalla piazza della Parrocchia, gira ai piedi del vecchio Castello dei Marchesi di Stella e, per una profonda trincea nella roccia viva (il Colletto), sbocca nell'ampia, ubertosa valle del Torrente Sansobbia; tor-

VEDUTA DI ELLERA, NELLA SUA VERDE CONCA COLTIVATA.

rente che ha le sue origini presso S. Giustina e si arricchisce subito per il contributo delle sorgenti perenni e freschissime del Crivesso, costituendo nell'ultimo tratto un corso d'acqua a largo letto.

La nuova strada, tagliata a mezza costa, segue il fianco sinistro della vallata su fondo naturale e solido, ricavato quasi tutto nella parete rocciosa, si abbassa dolcemente (pendenza media 2,50 %) verso il mare valicando due volte il torrente su ponti ad una sola arcata di cemento armato.

Nel primo tratto, dal gruppo di case denominato il Fiassè, sino al primo ponte (Ponte Ottavia), la rotabile corre attraverso a boschi di castagno ed è fiancheggiata per un buon tratto da un canale di irrigazione.

A circa tre chilometri da Stella la strada attraversa il torrente e passa sul versante destro della valle, sempre correndo a mezza costa e con i caratteri di massicciata e di pendenza del primo tratto. Dopo circa un altro chilometro e mezzo di percorso la strada, pur mantenendosi sul fianco destro del torrente, attraversa su un ponte di 23 metri di luce (posato su due pilastri centrali e due pilastri di spalla) il rivo Barletto, e dopo un altro percorso di poco più di due chilometri

ANTICA PARROCCHIALE E RUDERI DEL CASTELLO DI STELLA.

pa e controscarpa (alcuni veramente imponenti) sono tutti in pietra da taglio e calce; numerosi e ampi gli attraversamenti per lo scarico delle cunette. Nei punti pericolosi la strada ha solidi parapetti a colonne di cemento e duplice ordine di tubi di ferro; per tutto il restante ha una serie di paracarri a 6 metri di intervallo l'uno dall'altro.

ELLERA - LA DIGA SUL SANSOBBIA.

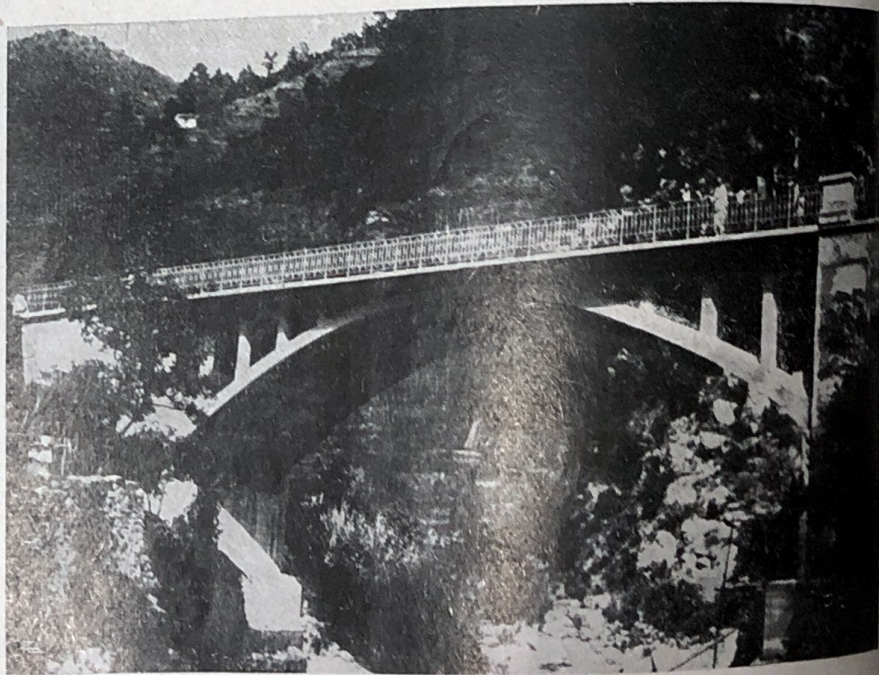
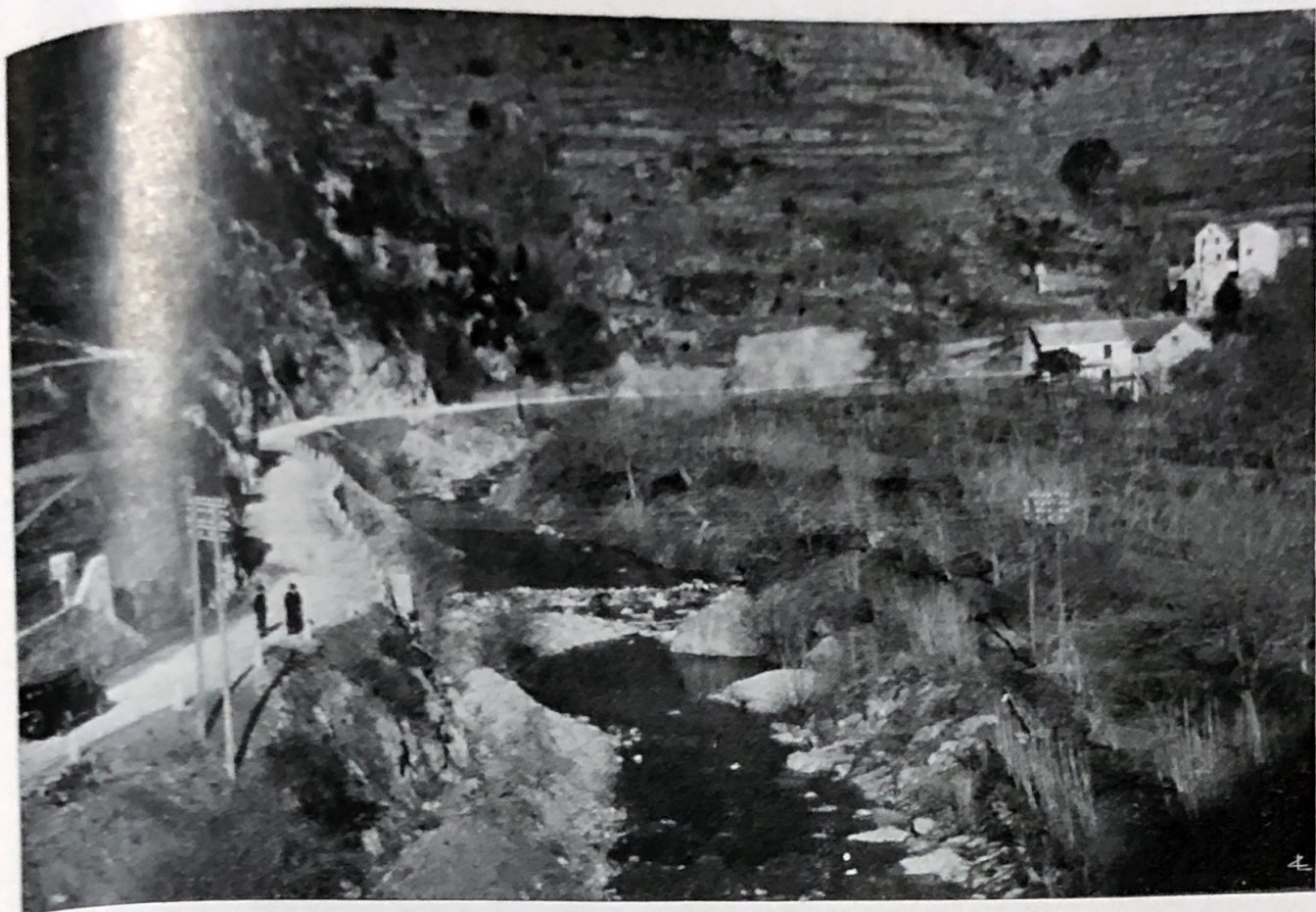
riattraversa il Sansobbia sul ponte Riccardo Poggi, il maggiore dei tre.

Da questo ponte al paese di Ellera (circa 800 metri), dopo un breve rettilineo, la rotabile si svolge su un terrapieno sostenuto da muraglioni che si elevano per oltre 15 metri sul letto del torrente, e quindi essa segue per la vecchia strada sino ad Albisola Superiore.

Tutta la strada ha una carreggiata di metri 6, più che sufficiente per le velocità tenute, tanto più che le curve sono poche, a raggio largo e quasi tutte con possibilità di veduta oltre la curva, i muri di scarpa e controscarpa (alcuni veramente imponenti) ...

∴

Questi, i dati tecnici della nuova arteria; ma per il turista sarà bene accennare alle caratteristiche del paesaggio che essa attraversa.

Il viaggiatore che dal Colle del Giovo è arrivato sino a Stella S. G. B. su una rotabile scavata nel fianco di balze aride e nude, con un paesaggio limitato e uniforme, è piacevolmente colpito dallo spettacolo di Val Sansobbia, vallata aperta, fresca e varia. Attraversato, si è detto, il primo tratto fra boschi di castagno sino al ponte Ottavia, il turista si trova da questo momento nel vero regno della vite. Ellera con i suoi dintorni è rinomata non solo per l'abbondanza, ma anche per l'eccellenza de' suoi vini, conosciuti in tutta la Liguria. I vigneti a terrazzi si elevano dal letto del fiume sino a duecento e più metri su ambo i fianchi della vallata. Nei frequenti pianori, fra un'ansa e l'altra del torrente, si ammirano ampie piantagioni di ogni genere di frutta, ma in special modo di

PONTE RICCARDO POGGI SULLA STRADA ELLERA-STELLA (CORDA DELL'ARCO METRI 26 - LUNGHEZZA SOLETTONE METRI 50 - ALTEZZA SUL PELO DELL'ACQUA METRI 14).

STRADA ELLERA-STELLA (REGIONE BRAIA).

peschi. La ricchezza d'acqua permette inoltre nel piano anche una discreta orticoltura.

Il paesaggio cambia ad ogni svolta della strada, ma si mantiene sempre ameno e gran-

PONTE OTTAVIA SULLA STRADA ELLERA-STELLA (CORDA DELL'ARCO METRI 22 - LUNGHEZZA DEL SOLETTONE METRI 38 - LARGHEZZA DELLA CARREGGIATA METRI 7,50 - ALTEZZA SUL PELO DELL'ACQUA METRI 8).

VEDUTA DI ALBISOLA SUPERIORE.

dioso. Prettamente ligure è l'aspetto dei paesi che si attraversano, sia per la coloritura policroma delle case, sia per le chiese, quasi tutte antiche e di bella architettura, dai campanili snelli e armonici a cupolette di ceramica; caratteristico il bel paese di Ellera che ha le prime case all'orlo del torrente e il resto dell'abitato aggrappato alla collina in un ammasso caotico, ma pittoresco, di vecchie case intercalate da « caruggi » a selciato, come le mulattiere alpine.

Dei tre paesetti che interessano la nuova strada non sarebbe superfluo dare ora qualche notizia storica e artistica; ma questo scritto ha uno scopo strettamente turistico e informativo per quanto riguarda la strada e la zona ch'essa serve, convogliandovi nuovo traffico.

D'altra parte non è solo per i ricordi e monumenti storici (che anche la Guida del Touring elenca e descrive) che la plaga albisolese offre un singolare interesse: essa presenta, insieme, un vivo complesso di bellezze naturali, di comodità balneari, di attività industriali e artigiane che possono richiamarvi visitatori e turisti.

ALBISOLA SUPERIORE - PONTE ROMANO.

VILLA DELLA ROVERE - LA SUPERBA SCALEA NEL GIARDINO.

È questa una di quelle plaghe in cui tutto converge ad una vera e visibile armonia. Schiusa in un anfiteatro di dolci colline inargentate di ulivi, dominate a levante dai contrafforti appenninici che conferiscono al paesaggio una nota vigorosa e solenne, la pianura di Albisola è la più ampia — dopo quella di Albenga — della Liguria occidentale. Il bellissimo letto del torrente Sansobbia, che nell'ultimo tratto assume aspetto largo di fiume, la divide in due parti, ridenti di vegetazione e di ville, tutte coltivate ad orti e frutteti. È una coltivazione intensiva, condotta in ogni punto con l'accorgimento e la finezza che sono caratteristiche del contadino ligure di riviera. I prodotti affluiscono in gran parte all'importante mercato orto-frutticolo della vicina Savona: particolarmente pregiate sono le famose pesche di Albisola, gustose e opulenti, alcune delle quali sembrano frutti favolosi di una terra promessa.

Nè mancano nell'Albisolese coltivazioni razionali, con impianti di protezione, le quali danno, in apprezzabile anticipo, ricercate primizie. È questa fatica, quest'opera industriosa e amorosa dell'uomo nobilita il paesaggio; il quale è largo, è insieme aggraziato, d'aria salubre e serena, aperto sullo sfondo azzurro del mare.

Umili case coloniche, su alcune delle quali si vede ancora, sbiadito dal tempo, lo stemma gentilizio degli antichi signori del luogo — una grande rovere divelta — fanno vivace contrasto con le sontuose ville patrizie già nominate: ammirevole specialmente, in Albisola Superiore, il grandioso palazzo Della Rovere, ora Gavotti, di cui non pochi pittori hanno ritratto e fatto conoscere in Italia lo stupendo giardino settecentesco dalle marmoree scalee e dai superbi terrazzi coronati di una processione di statue. Nella verde e aprica piana del Sansobbia esso mette un accento di antica, fastosa eleganza, mitigata, ma non cancellata, dall'ala del tempo: cosicchè il paesaggio all'intorno ne assume signorile rilievo.

Accanto a queste bellezze paesistiche, Albisola ha l'attrattiva della sua attività industriale. Sono questi, come tutti sanno, i paesi dell'arte figulina, che ha qui una tradizione delle più antiche, sembrando che l'origine locale di tale industria si debba attribuire ai Padri Benedettini stanziati in Albisola nei primi tempi della loro istituzione.

Oggi ancora, dopo traversie e secolari vicende, quest'arte figulina — la quale ha il

ALBISOLA MARINA - VILLA DURAZZO ORA MARCHESE FARAGGIANA.

suo massimo nucleo in Albisola Capo — resta la principale attività, e la più tipica, del luogo. Essa è nettamente distinta in due rami: quello delle stoviglie di terra refrattaria per uso di cucina (sono ora dodici fabbriche che producono e spediscono in tutta Italia pentole, casseruole, tegami, ecc.) e quello delle ceramiche d'arte, le quali hanno avuto nel dopoguerra un eccezionale rifiorimento e sviluppo, riuscendo ad affermarsi nelle principali mostre internazionali e — quel che più conta — in numerosi mercati stranieri, specie nell'America del Nord.

Tanto nell'un caso come nell'altro si tratta di lavorazione a mano, la quale non differisce sostanzialmente dall'opera dei primi vasai. Bandita ogni macchina e attrezzatura meccanica, è ancora il tornio a pedale che l'operaio muove e conduce, mentre dalla pasta di argilla che plasmano le sue dita sensibili sbocciano, come per miracolo, le forme più varie: comuni e consuete alcune, altre originali o bizzarre, quasi tutte armoniose.

Non c'è ospite o visitatore di passaggio che, passando vicino alle botteghe di questi stovigliai o ceramisti — le quali sono talora pittoreschi stambugi (ma i magazzini di vendita hanno, per contro, una sfavillante modernità di decorazioni e vetrine) — non si fermi incuriosito, attratto dal richiamo di un'arte così semplice e piena di fascino.

Ma il richiamo più forte di Albisola è quello del suo mare e della sua spiaggia.

Come in pochi altri paesi del nostro litorale, fiorisce in Albisola Capo l'industria della pesca, che offre agli ospiti un quotidiano gioioso spettacolo, e prepara alle mense il freschissimo pesce. È bello, la sera, veder partire le grandi barche alla pesca con la lampara; e non è meno suggestivo, di prima mattina, assistere al lavoro dei pescatori intorno alle reti, ancora umide e odorose di mare sulla pulitissima arena.

Albisola è, come è noto, favorita dalla vicinanza di un centro importante come Savona, cui è ora collegata dalla nuova grandiosa strada a mare sulla quale moderni autobus fanno servizio con frequentissime corse. Ma, pur così avvicinata a Savona, e con tutte le comodità che ne derivano, Albisola Capo ha conservato, nello stesso tempo, alla sua spiaggia, un carattere quieto e raccolto, un'intonazione famigliare.

E questa consuetudine di vita semplice non è l'ultima ragione per cui molti la prediligono.

UMBERTO POGGI

(1) Sulle *Ceramiche di Albisola*, le « Vie d'Italia e dell'America Latina », hanno pubblicato un bell'articolo di A. ALGARDI nel fascicolo di luglio 1927.

L'AUTORIMESSA DI VENEZIA, VISTA DAL PIAZZALE ROMA.

UNA GIGANTESCA CASA DELL'AUTOMOBILE

L'AUTORIMESSA DI VENEZIA

Compiuto, mediante la costruzione del Ponte del Littorio, il collegamento con la terraferma anche per via ordinaria, e divenuta quindi méta del traffico automobilistico sia turistico sia commerciale, Venezia ha dovuto prontamente provvedere, ed in modo degno della sua importanza, ad ospitare la moltitudine di macchine che da ogni parte del mondo hanno cominciato ad affluire fin dal primo giorno in cui la magnifica strada lagunare fu aperta al transito. Data la natura della città, la deficienza dello spazio, gli ostacoli dell'ambiente e le esigenze dell'estetica, si può dire che il problema di ricoverare le automobili a Venezia sia riuscito più difficile — e certo più dibattuto — di quello di portarvele. In altre parole è stato più facile, sotto certi aspetti, costruire il ponte che l'autorimessa. Ma poichè la seconda era una logica e diretta conseguenza del primo, anzi una sua continuazione e coronamento, così è avvenuto che la medesima rapidità e decisione e buon senso che hanno portato alla realizzazione del ponte hanno guidato i costruttori dell'autorimessa, la quale, sorta in brevissimo tempo proprio nel punto in cui l'ultimo viadotto del ponte translagunare si salda alla città presso la chiesa di S. Andrea, è la più vasta e la più perfetta tra quante esistono in Italia, e forse in Europa, e risponde pienamente, dal punto di vista tecnico, ai bisogni d'un grande centro turistico qual'è Venezia, punto d'attrazione al quale convergono per parecchi mesi all'anno forti correnti di forestieri da ogni paese.

L'ubicazione dello sbocco del ponte in città, e quindi dell'autorimessa, è stata scelta bene, in una zona prossima al Canal Grande, ma abbastanza appartata, dove non furono necessarie che poche demolizioni per ri-

L'AMPIA E LUMINOSA CORSIA DEGLI UFFICI A PIANTERRENO.

cavare il piazzale d'arrivo, per la manovra ed il posteggio scoperto delle vetture, e gli accessi al nuovo canale di comunicazione diretta col bacino di San Marco. Su questo piazzale la mole quadrata e regolare dell'autorimessa, gigantesco dado di cemento, metallo e vetro, domina con le sue facce a fasce bianche e grigie, che indicano i piani e lasciano in parte intravvedere la singolare struttura interna.

Il progetto iniziale dell'autorimessa fu studiato dall'Ufficio Tecnico del Comune sotto la guida dell'ing. Miozzi. Il Comune decise in seguito di dare in concessione per venticinque anni la gestione dell'autorimessa e dei servizi annessi all'Azienda Generale Italiana Petroli, la quale concluse un accordo finanziario con l'Istituto Nazionale Assicurazioni per quanto concerne la costruzione. A questa provvide il detto Istituto per mezzo del suo organo tecnico — l'Istituto Nazionale Immobiliare — il cui direttore, ing. Cipriani, d'accordo col Comune e con l'A.G.I.P., provvide a lievi modifiche del progetto iniziale. La sovrintendenza ai lavori fu tenuta dall'ing. Alberto Magrini. Per quanto riguarda la gestione, l'A.G.I.P. la cedette ad una società appositamente costituita con elementi e capitali veneziani, la S.A.G.A., la quale venne così ad assumere tutti gli oneri sia verso il Comune di Venezia sia verso l'Istituto Nazionale Assicurazioni. Trascorsi i venticinque anni del contratto lo stabile passerà in proprietà del Comune.

L' autorimessa sorge precisamente tra la rampa d'arrivo del ponte, il Rio Terrà S. Andrea ed il Piazzale Roma. La sua struttura è tutta di calcestruzzo di cemento armato. Le fondazioni posano su pali pure di cemento armato, che furono infissi in numero di circa 2500 per una lunghezza complessiva di 25 chilometri. La forma architettonica dell'edificio, modernissima, è data dalla sua struttura semplice e liscia, quale risulta dal materiale costruttivo liberato dalle casseforme. I serramenti esterni di tutti i piani — un'unica intelaiatura per ogni piano, che per tutti i piani dà una lunghezza complessiva d'oltre un chilometro e mezzo con una superficie di 2700 metri quadrati — sono di « anticorodal », una moderna ed assai decorativa lega di alluminio.

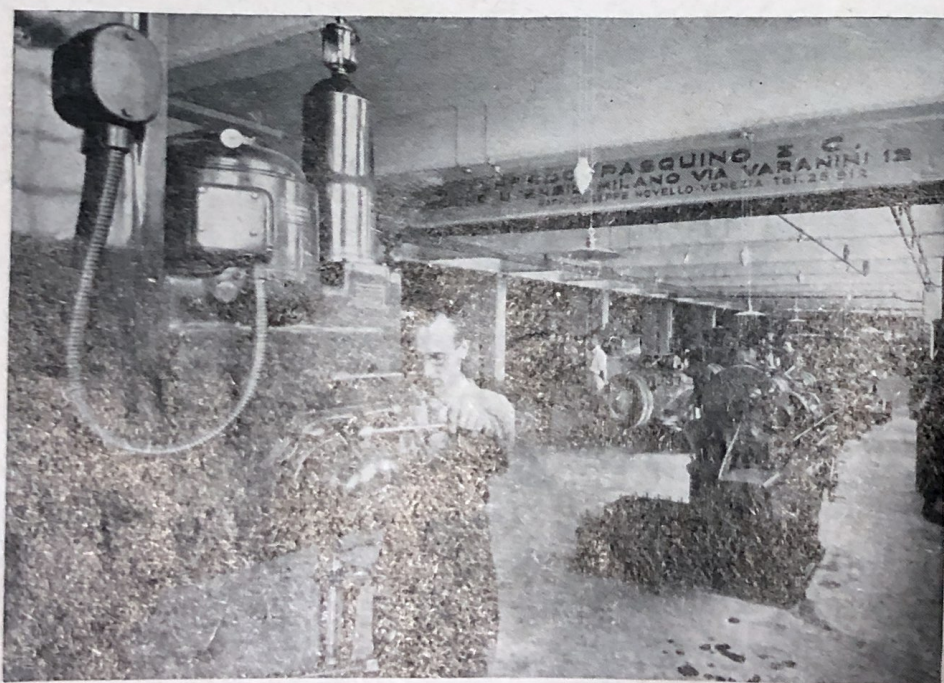
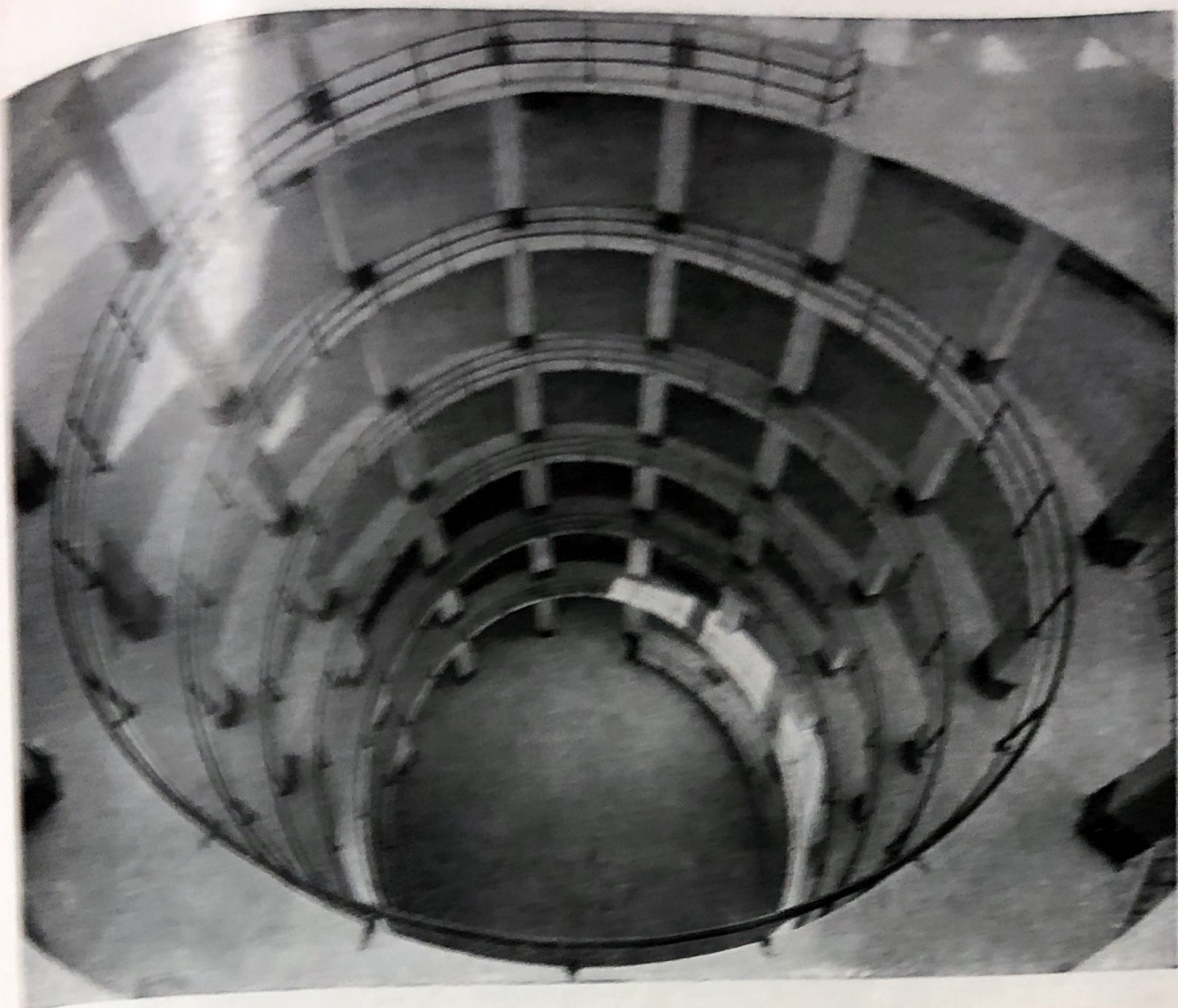
LA GRANDIOSA E SIGNORILE CORSIA DI « BOXES ».

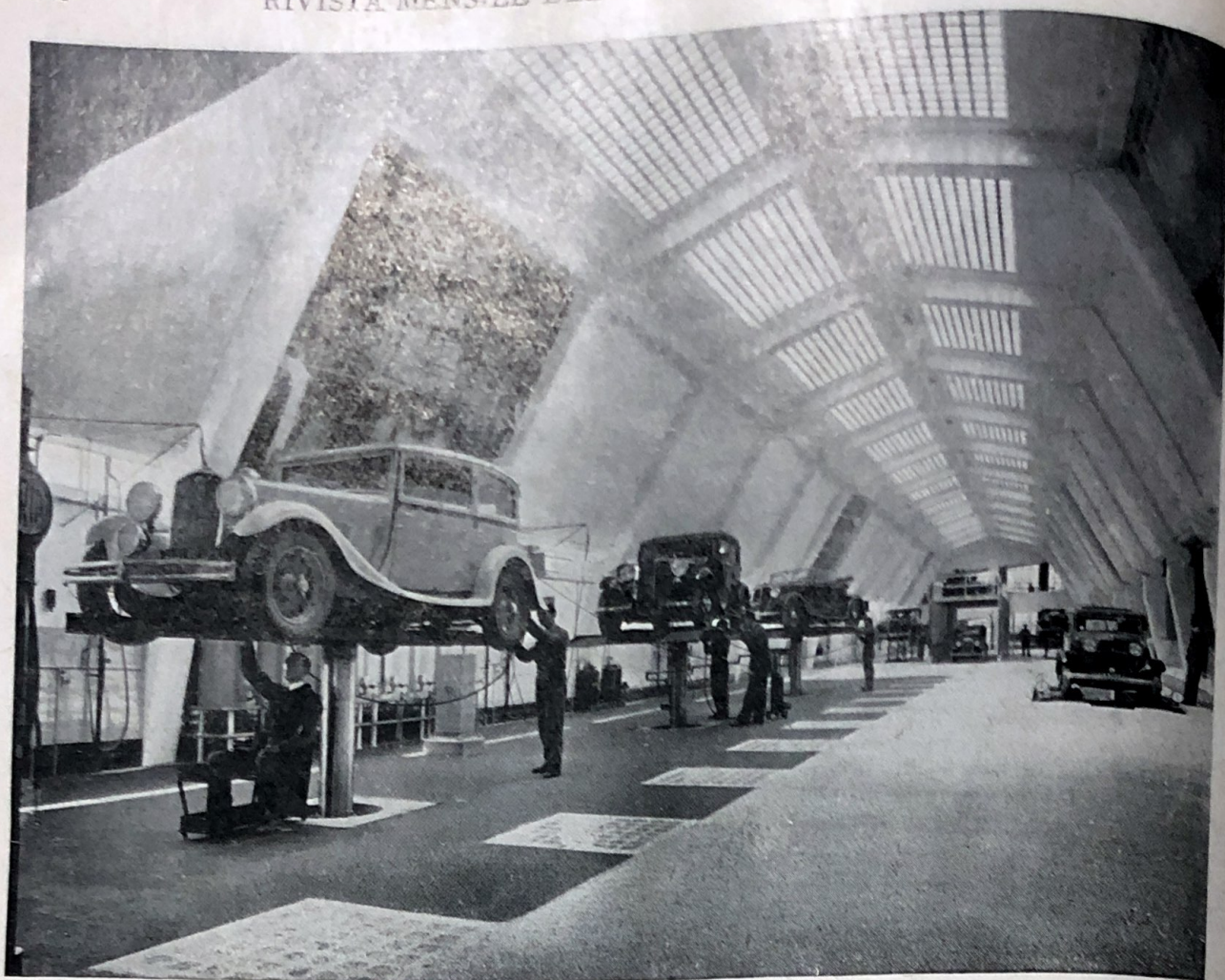
L'edificio occupa un'area di diecimila metri quadrati, ed è diviso in tre corpi: uno frontale, verso la rampa del ponte, costruito interamente fino al sesto piano; uno posteriore, verso il Rio Terrà S. Andrea, limitato per ora al piano-terra; ed uno intermedio comprendente le due rampe d'accesso ai piani superiori, le installazioni motrici ed alimentatrici di tutti gli impianti e la stazione di servizio. La cubatura del fabbricato è attualmente di mc. 125.535; in caso di ampliamento — cioè se sarà innalzato a sei piani anche il corpo posteriore — il volume complessivo diventerà di mc. 181.900. Attualmente l'autorimessa dispone: di 1200 posti per automobili, parte nei saloni e parte nei « boxes » i quali, tra grandi e piccoli, son circa trecento; di un salone speciale per autobus, motocicli e biciclette; di due terrazze utilizzabili per il posteggio eccezionale all'aperto di altre 500 macchine all'incirca. Quando fosse innalzato anche il corpo arretrato, la capacità dell'autorimessa diventerebbe di oltre 2000 vetture, tutte ricoverate al coperto nelle corsie o nei « boxes ».

La fronte principale dell'autorimessa è rivolta, come abbiamo detto, verso la rampa d'arrivo del Ponte del Littorio, e comunica con essa mediante una terrazza che s'estende per tutta la lunghezza dell'edificio ed ospita, protetta da apposita pensilina, la stazione di rifornimento di carburanti e lubrificanti. Altre due pensiline proteggono le porte d'entrata e d'uscita delle macchine, poste alle estremità della facciata, la prima verso il ponte e la seconda verso il Piazzale Roma. Guardano sulla terrazza, mediante ampie e luminose vetrine, anche i negozi e le mostre delle varie case produttrici di automobili e di materiale vario; negozi e mostre che hanno un altro ingresso con vetrina anche nell'interno dell'autorimessa, sulla corsia che si stacca a sinistra appena varcata la soglia d'entrata e che allinea altresì una serie di uffici. Bisogna tener presente che, questa di Venezia, non è semplicemente un'autorimessa, ma una vera e propria stazione d'arrivo e di partenza la quale deve ricevere i viaggiatori e provvedere a tutto ciò di cui essi possono abbisognare. Perciò troviamo nella detta corsia un ufficio postelegrafonico, un commissariato di polizia, un posto di pronto soccorso, un'agenzia di noleggiatori, un ufficio alberghi e turismo, gestito dalla Federazione Alberghie-

UNO DEGLI IMMENSI E PRATICI SALONI DI POSTEGGIO.

ra di Venezia, il quale accoglie i viaggiatori e fornisce ad essi indirizzi ed informazioni relativi agli alberghi della città e del Lido, ai mezzi di trasporto per raggiungerli, alle tariffe, ecc. Nella medesima corsia si trovano pure i locali di direzione e d'amministrazione dell'autorimessa ed il bar.

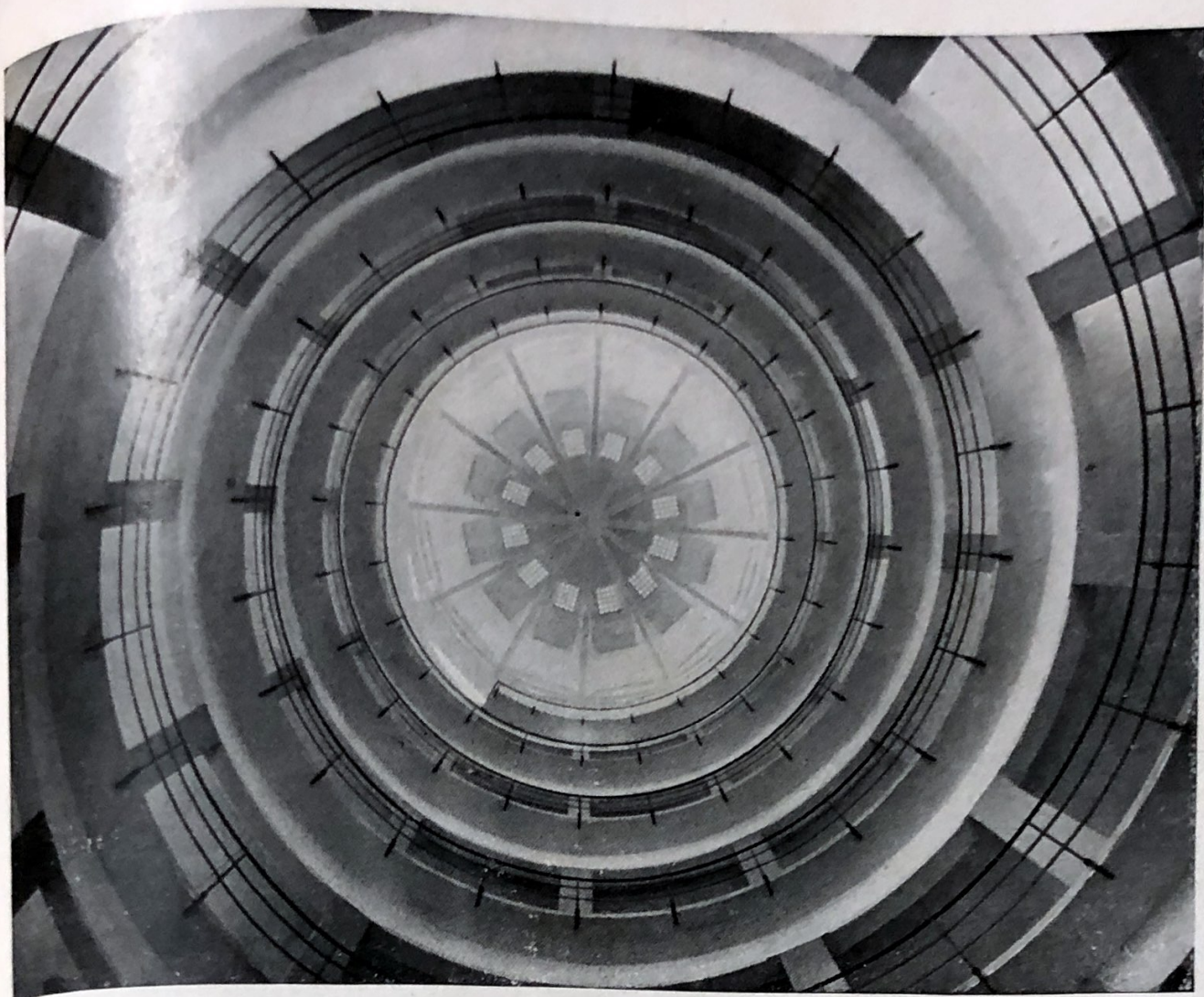
A questo stesso piano c'è la stazione di servizio, moderna e completa, la quale comprende impianti per la polverizzazione, lavaggio, spugnatura ed asciugatura a doppia catena, ed è fornita complessivamente di cinque ponti sollevatori, di apparecchi d'ingrassatura e di una macchina per la prova e la registrazione dei freni che è unica in Italia. Nel piano semi-interrato, che è al livello del Piazzale Roma, si estende il più grande dei saloni di posteggio, il quale da solo può contenere oltre duecento macchine. Di ampiezza pressapoco uguale è un altro salone che costituisce la base del corpo arretrato e che fu il primo nucleo dell'autorimessa: esso ospita, come già s'è accennato, gli autobus ed i motocicli, i quali hanno uno speciale ingresso dal Piazzale Roma. Tra i due saloni, sotto la stazione di servizio, si trovano gli impianti di

UN REPARTO DELLA FORNITISSIMA OFFICINA.

UNA DELLE RAMPE DI ACCESSO AI PIANI DELL'AUTORIMESSA, VEDUTA DALL'ALTO.

PARTICOLARE DELLO SVOLGIMENTO DI UNA DELLE RAMPE ELICOIDALI.

PONTI SOLLEVATORI DELLA STAZIONE DI SERVIZIO.

riscaldamento e di aereazione. Il riscaldamento è ottenuto mediante aria calda convogliata negli aerotermi i quali, azionati da motori elettrici, la distribuiscono nei sei piani dell'edificio. L'impianto di aereazione è con depurazione e refrigerazione dell'aria in speciali ambienti. È installato inoltre un impianto di termosifone per il riscaldamento dei locali abitati e per la distribuzione dell'acqua calda in tutti i piani per l'uso invernale dei radiatori. Perfetto è anche l'impianto elettrico, il quale comprende varî servizi d'illuminazione e di segnalazione ed il comando automatico delle porte principali dell'autorimessa.

Le rampe di salita e di discesa per i piani superiori, situate in corrispondenza rispettivamente delle porte d'entrata e d'uscita, hanno uno sviluppo di 360 metri ciascuna, i sei giri; una larghezza di 4 metri; la pavimentazione di asfalto. Per mezzo di queste rampe e della circolazione regolata in senso unico, il movimento delle macchine nell'autorimessa, anche nei momenti di maggiore affluenza, può svolgersi nel massimo ordine e senza alcun intralcio. La comunicazione tra i diversi piani è inoltre ottenuta con due rampe di scale e con due ascensori elettrici. Tanto i « boxes » chiusi da cancello quanto gli spazi di posteggio in sala sono numerati, in modo che ogni vettura può trovare facilmente il posto assegnatole, e la direzione dell'autorimessa avere in ogni momento cognizione dei posti occupati e di quelli disponibili mediante appositi grafici e segnalazioni. I clienti abbonati — cioè coloro che tengono per tutto l'anno la vettura nell'autorimessa — hanno a disposizione un armadietto, se in sala, ed una scansia se in « boxe ». Ogni salone dispone di rubinetti di acqua fredda e calda per i radiatori, di distributori d'aria compressa per il gonfiaggio delle gomme, di un locale per il lavaggio delle vetture qualora i clienti desiderino provvedervi da sè senza ricorrere alla stazione di servizio, di gabinetti di toletta, di telefono (1).

Molta importanza ha, per un'autorimessa,

(1) Per i principali servizi e le tariffe relative praticate dall'Autorimessa si veda in questo stesso fascicolo, nel Notiziario, alla rubrica « Automobilismo ».

IL CURIOSO ASPETTO DELLA TROMBA DI UNA DELLE RAMPE ELICOIDALI, VISTA DAL BASSO E DAL CENTRO DELLA SPIRALE.

l'officina. Quella veneziana, situata al piano semi-interrato del grandioso edificio, dispone dei più perfetti e moderni macchinari per qualsiasi lavoro di riparazione, ed è autorizzata per il servizio gratuito di assistenza ai clienti di alcune tra le più note fabbriche di automobili. L'officina ha quattro fosse comuni ed una più grande per gli autobus, ed impiega normalmente una ventina d'operai specializzati. Ogni fossa comunica con una stanzetta fornita di banco da lavoro allo stesso livello della fossa. Tra le macchine più notevoli di cui l'officina è dotata sono da ricordare quelle per la rettifica degli alberi a gomito, dei cilindri, delle valvole, gli apparecchi per prova e controllo degli impianti elettrici. Tutta l'officina è servita da una serie di paranchi scorrevoli su apposita guida applicata al soffitto. C'è inoltre una stazione elettrica completa ed uno speciale reparto di carrozzeria attrezzato per tutte le riparazioni e con un impianto per la verniciatura.

Da questa sommaria descrizione il lettore si sarà fatta un'idea della grandiosità e della perfezione tecnica dell'autorimessa veneziana la quale, entrata in pieno esercizio da parecchi mesi, ha dimostrato di funzionare ottimamente e di potere, almeno per ora, far fronte a tutti i bisogni, anche quando l'affluenza degli automobilisti forestieri è stata più intensa.

Certamente quest'autorimessa, che staglia la sua sagoma liscia e quadrata nel cielo lagunare, è da noverarsi tra quelle grandi opere con le quali il Regime Fascista ha rinnovato la vita di Venezia, avviando la città verso una nuova èra di potenza economica e di splendore civile. Tali opere — si chiamino Porto Marghera o Ponte del Littorio — testimoniano che Venezia non ha affatto concluso, dopo secoli di predominio, la sua funzione storica e marinara; ma che tale funzione anzi si perpetua e si completa, meglio collegando la città ed il porto al retroterra, e creando ed alimentando nuove correnti di traffico.

GIUSEPPE SILVESTRI

(*foto Giacomelli, Venezia*).

ENTE NAZIONALE ENIT INDVSTRIE TVRISTICHE

Le pubblicazioni di propaganda dell'ENIT.

Segnaliamo, fra le più recenti pubblicazioni edite dall'ENIT, le seguenti:

« *I campi di battaglia di Gorizia e del Basso Isonzo* » (in dépliant). Breve guida ai luoghi che furono teatro della grande guerra. Al testo si alternano nitide fotografie in rotocalco. Il dépliant contiene inoltre una pianta della zona. Di tale pubblicazione è già uscita l'edizione francese. Rammentiamo che nel mese scorso era uscita, nello stesso tipo, una pubblicazione sul « *Monte Grappa* ».

« *Conoscete l'Italia?* » - Sotto questo titolo l'ENIT ha già stampate e distribuite le varie edizioni di una succinta pubblicazione che presenta agli stranieri, nei suoi più vari aspetti, il nostro Paese. Se ne è curata ora anche l'edizione olandese.

Nella stessa lingua, è stata edita anche la guidina « *Le Strade d'Italia* », apparsa già nelle altre principali edizioni. Sul medesimo soggetto viene posta in distribuzione una grande carta quadrilingue, recante informazioni utili per il turista automobilista.

All' incantevole « *Riviera Amalfitana* » è dedicato poi un suggestivo opuscolo che presenta i più caratteristici aspetti naturali ed artistici della costa amalfitana.

Come si ricorderà, già l'anno scorso l'ENIT curò la pubblicazione di due originali Carte d'Italia: *Gastronomica* l'una, *Vinicola* l'altra: itinerari per i buongustai, completati da un sobrio testo.

La serie (dipinta tutta dall' artista Umberto Zimelli) — di cui è stata effettuata di recente la ristampa — si completa ora con una carta delle attrattive turistiche d'Italia. La pubblicazione è intitolata « *La bella Italia* », ed è edita nelle lingue inglese, francese e tedesca; essa può esser definita « itinerario per gli amanti della bellezza ».

Un artistico dépliant in rotocalco, illustrato da suggestivi fotomontaggi, dà poi al turista un'idea delle ineguagliabili attrattive dell'*Urbe*, in quelli che sono gli elementi della sua infinita suggestione e in quelli che ne plasmano le caratteristiche particolari. Ne sono state fatte le edizioni inglese, francese e tedesca.

Della collezione di guide « *Città Morte* », raccolte a suo tempo in un prezioso volume che incontrò il più vivo successo, l'ENIT sta curando la riedizione, in fascicoletti separati. È già uscita così la seconda edizione, nelle lingue francese, inglese e tedesca, delle guidine di « *Pompei ed Ercolano* », « *Paestum* » e « *Ostia* ». Com'è noto, tali pubblicazioni sono state dettate dai più noti competenti in materia archeologica: così quella su *Ostia* è dovuta al prof. Guido Calza, direttore degli scavi di Ostia; quella di *Pompei ed Ercolano* al prof. Amedeo Majuri, sopraintendente ai monumenti della Campania e direttore degli scavi di Pompei ed Ercolano; e l'altra su *Paestum* al prof. A. Marzullo, ispettore delle Antichità per la provincia di Salerno.

« *Genova* » - Della guidina illustrata di questa città esce ora l'edizione olandese.

Della stessa serie è anche uscita la guidina dedicata a « *Perugia* ». La pubblicazione, arricchita di belle fotografie e di una artistica copertina a colori, è resa più completa da una cartina molto utile ai turisti che vogliono visitare la città.

Delle suggestive località della « *Riviera Italiana* », che erano state illustrate a suo tempo in varie lingue, in un opuscoletto, viene ora posta in distribuzione l'edizione olandese. Il succinto testo, dà le notizie più interessanti ed utili di città e paesi a cominciare dalla riviera di ponente fino alla riviera toscana.

« *Bologna* » (in dépliant) - Di questa succinta descrizione della città Felsinea, sono state curate le edizioni tedesca, inglese e francese; ugualmente è stato fatto per « *Milano* ».

La propaganda turistica attraverso la radio.

La propaganda turistica attraverso la Radio, svolta dall'ENIT da ormai sette anni per mezzo del suo « Radio-giornale », va sempre più adeguandosi a quelle che sono le moderne necessità della propaganda stessa.

Il « Radio-Giornale dell'ENIT » trasmette ogni giorno, da tutte le stazioni italiane dell'EIAR notizie pratiche a favore del turismo italiano ed illustra le più note ed anche le più remote bellezze artistiche e naturali del nostro Paese.

A dare un'idea dell'intensità di tale forma propagandistica — forma di cui è evidente la diffusione — ecco alcuni dati che si riferiscono alla propaganda radiofonica svolta in uno dei decorsi mesi (agosto).

In detto mese sono state effettuate, dalle dieci stazioni EIAR, ventisei trasmissioni del « Radio-Giornale dell'ENIT »; di cui n. 3 in lingua tedesca, n. 2 in francese, n. 2 in inglese, n. 1 in spagnuolo, n. 1 in olandese.

Per il « Radio-Giornale » in lingua italiana, oltre alle trasmissioni di notizie riguardanti in genere facilitazioni di viaggi e manifestazioni varie, sono state lette sei « conversazioni turistiche ».

Alla propaganda radiofonica dell' ENIT hanno collaborato scrittori e giornalisti italiani ed esteri, e, per la parte « notiziario », gli enti ed istituti interessati.

VITA DEL TOURING

Il lieto evento Sabaudo e una iniziativa dei Touring Clubs Italiano e Belga

«Fiore magnifico di due stirpi generose» — quella dei Reali d'Italia e dei Reali del Belgio — la piccola Principessa Maria Pia di Savoia è venuta il 24 settembre scorso ad allietare del suo sorriso la Casa degli Augusti Principi di Piemonte ed a diffondere la più schietta letizia nella Nazione, che si è stretta compatta intorno alla sua Dinastia, unita in un solo palpito d'affetto, per esprimere alla Neonata ed ai suoi Augusti Genitori i voti del più sereno e giocondo avvenire, per dire alla Casa di Savoia la gioia intima che riempie ogni cuore d'Italiano.

Nell'occasione è sbocciata spontanea una gara di generose e durature iniziative benefiche per festeggiare e fissare la memoria del faustissimo evento e la stampa ne ha registrate in numero stragrande, abbraccianti i più disparati campi dell'assistenza sociale.

Anche la nostra Istituzione ha voluto — come era naturale — essere presente, unitamente all'Associazione consorella del Belgio.

Il Touring Club Italiano infatti e il Touring Club Belga, legati da una comunanza di sentimenti e di ideali, che in tali fausti giorni si è ancor più riaffermata, certi di interpretare la fervida esultanza dei Soci, hanno deliberato di solennizzare l'avvenimento che ha commosso di viva letizia le due Nazioni con un gesto di significativa reciprocità: mentre il Touring Club del Belgio ha stabilito di onorare il nome augusto della Principessina Maria Pia istituendo presso i «Nidi» esistenti a Bruxelles alcune culle destinate ad accogliere i bimbi poveri italiani residenti nel Belgio, il Touring Club Italiano ha fatto tenere a S. A. il Principe di Ligne, Ambasciatore del Belgio a Roma, un contributo per il Gruppo degli «Amici della Fondazione Principessa Maria-Josè» esistente in Roma allo scopo di assistere i giovani belgi ospiti dell'Urbe per ragioni di studio.

Alla manifestazione del Touring Club Belga hanno poi dato la loro significativa adesione l'Aero-Club Royal de Belgique, il Cercle Gaulois, il Cercle Industriel et Commercial, il Saint-Hubert Club e l'intera Colonia italiana per mezzo dei propri rappresentanti qualificati e dei Gruppi organizzati.

Sua Ecc. il Generale Gabba, Primo Aiutante di Campo di S. A. R. Umberto di Savoia, si è compiaciuto di inviare alla Presidenza del T. C. I., il seguente telegramma:

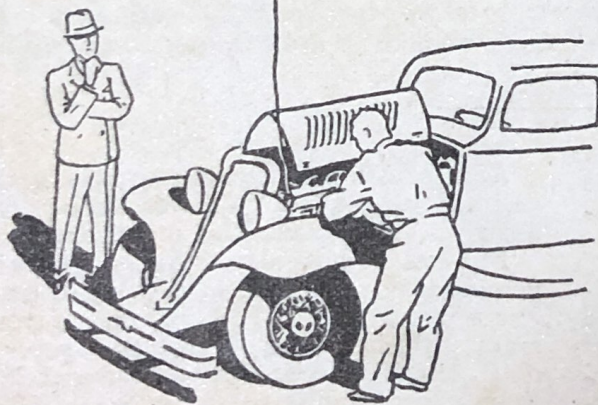
«*Le nobili iniziative che il Touring Club Italiano e quello Belga, affratellati in opere di bene, hanno voluto prendere in omaggio al lieto evento sono state particolarmente apprezzate e gradite dalle LL. AA. RR. i Principi di Piemonte che, molto sensibili al devoto atto di omaggio, ringraziano vivamente*».

I risultati del primo Concorso Internazionale Alpino per autoveicoli a carburanti sussidiari.

Si è chiuso felicemente ad Innsbruck il 4 ottobre u. s. il primo Concorso Internazionale Alpino per autoveicoli a carburanti sussidiari organizzato dal Consiglio Austriaco dell'Economia col concorso dei principali Enti interessati dell'Austria, della Svizzera e dell'Italia.

Il nostro Sodalizio era rappresentato dal Dott. Ing. Serafino De Capitani, Delegato Nazionale Italiano, che ha seguito tutto il percorso della prova.

Alla manifestazione hanno preso parte tredici autoveicoli, dei quali tre italiani, cinque austriaci, uno germanico e quattro svizzeri.

Fra essi si notavano cinque autoveicoli a gassogeno (due vetture da turismo, un autobus e due autocarri), i rimanenti autoveicoli erano alimentati da carburanti liquidi sussidiari. L'Italia partecipava con una vettura Fiat 525 S munita di gassogeno «*Eva*» a carbone di legna e con due vetture Fiat 522 alimentate dal carburante liquido «*Italia*». Il percorso aveva, come già si è detto, un carattere essenzialmente alpino e comprendeva 12 importanti Passi, fra i quali si possono ricordare l'Arlberg, il Clausen, il S. Gottardo,

quelli di Rolle, di Costalunga, di Pordoi, Falzarego, e, soprattutto, il Katschberg, ove la strada presenta in un certo punto la pendenza sentitissima del 25 %.

Le varie macchine concorrenti non potevano quindi venir sottoposte ad un collaudo più convincente delle loro possibilità di prestazione, collaudo reso ancor più probativo dai severi controlli a cui esse erano sottoposte da parte di una Giuria composta di tecnici delle varie Nazioni, i quali si alternavano, tappa per tappa, a bordo dei singoli autoveicoli.

Sono pertanto assai significative le alte velocità medie raggiunte sull'intero percorso: velocità che si aggirarono sui 50 chilometri all'ora per le vetture da turismo (comprese quelle a gassogeno) e superarono i 30 chilometri all'ora anche per i pesanti autobus ed autocarri.

Va notato il fatto che tutti quanti i veicoli partecipanti viaggiarono a pieno carico, cioè col carico massimo consentito secondo le dichiarazioni della Casa costruttrice.

Brillante è stata l'affermazione italiana a questo primo ardito Concorso: due medaglie d'oro attribuite rispettivamente alla Fiat 525 a gassogeno e ad una delle Fiat 522 alimentate da carburante «Italia», ed una medaglia d'argento attribuita alla seconda di dette macchine.

Per ben valutare l'importanza tecnica e la difficoltà della prova sarà opportuno ricordare che la classifica di ogni singolo autoveicolo venne stabilita in base al risultato di ben dieci categorie diverse di prove, ripetute numerose volte lungo il percorso, e che avevano lo scopo di constatare fra l'altro la facilità di avviamento, l'elasticità di marcia, la accelerazione, la velocità media, la capacità di compiere salite, la sicurezza di esercizio, la manutenzione richiesta ed il consumo di carburante. Ad ognuna di queste diverse prove veniva attribuita una determinata quota di apprezzamento e la somma di tutte queste quote poteva raggiungere un valore massimo (teorico) di cento.

Ci riserviamo di ritornare ampiamente, nel prossimo numero, sui risultati tecnici di questa prima e riuscitissima manifestazione. Non possiamo però fare a meno di rilevare fin d'ora che essa ha dimostrato nel modo più convincente che gli autoveicoli a gassogeno di qualsiasi tipo (comprese le vetture da turismo) si prestano egregiamente anche per il funzionamento su strade alpine dotate di lunghe e ripide salite, e che i carburanti sussidiari liquidi ed in particolar modo quelli nazionali, hanno confermato le loro ottime qualità e la loro perfetta idoneità per la alimentazione di qualsiasi tipo di autoveicolo.

E' doveroso porgere fin d'ora un sentito ringraziamento agli organizzatori della prova, ed in particolare al Col. Henriquez ed all'Ing. Bandat, di Vienna, e al signor Fritz Hostettler di Berna, per le cordialissime accoglienze riservate ai concorrenti ed ai delegati italiani in Austria e in Svizzera.

Il Touring e le Forze Armate.

Il numero doppio 8-9 (agosto-settembre) 1934-XII della Rivista *Esercito e Nazione* reca un brillante articolo del Col. A. A. Fischetti, intitolato «Il Touring Club Italiano e le Forze Armate», nel quale si illustrano le principali pubblicazioni del Touring, mettendo in rilievo il particolare interesse che esse presentano per l'Ufficiale italiano.

L'uscita in luce di questo articolo coincide con due alti riconoscimenti dell'opera del T. C. I. da parte dei Ministeri della Guerra e delle Finanze. Il primo, con sua circolare N. 277 inserita nel Foglio d'Ordini del 3 settembre u. s., dopo aver detto che del Touring «sono ben note le molte benemerenze nel campo della cultura geografica, della conoscenza del nostro Paese e del turismo in Italia», e che «la maggior parte delle sue pubblicazioni interessano in modo particolare i Comandi e i Militari tutti del R. Esercito», stabilisce che, trimestralmente, i varî Comandi, Corpi e Uffici raccolgano le richieste delle pubblicazioni stesse inoltrate dai dipendenti militari e le trasmettano, pel tramite gerarchico alla Direzione del Touring, la quale, dal canto suo, concederà speciali facilitazioni.

Alla sua volta il Ministero delle Finanze (Comando Generale della R. Guardia di Finanza) — con circolare N. 37332 e successive disposizioni — premessi analoghi, lusinghieri apprezzamenti dell'opera del Touring, ha impartito conformi istruzioni per la raccolta delle richieste e il loro inoltro al Sodalizio.

Questo nuovo apprezzamento dell'opera svolta dal Touring per l'illustrazione e la conoscenza dell'Italia e della sua grande utilità agli effetti della difesa del Paese, pervenendoci da così elevato Areopago, ci giunge particolarmente gradito e la nostra Direzione, porge i sensi della sua profonda riconoscenza alle alte Autorità che lo hanno espresso.

«Le Vie d'Italia e del Mondo» - L'abbonamento cumulativo con «Le Vie d'Italia».

La nostra bellissima consorella, che assolve degnamente il compito di divulgare la cognizione geografica, continua ad incontrare il miglior successo.

Scorrere i ricchi fascicoli de *Le Vie d'Italia e del Mondo*, stampati su carta patinata speciale con numerose e grandi illustrazioni in nero e a colori, è come viaggiare per il mondo senza abbandonare le domestiche pareti, varcare monti e mari, conoscere costumi di genti strane, fenomeni naturali imponenti, seguire esploratori, viaggiatori, missionari, specialmente italiani, nelle loro imprese più audaci, assistere alle più alte affermazioni del genio come ai più singolari aspetti di umanità primordiale. Non paga di illustrare il pittoresco del costume e del paesaggio, la Rivista si interessa dei grandi problemi che agitano la vita dei popoli, delle loro risorse economiche, delle loro attività e inclinazioni, specialmente con riguardo alla vita del nostro Paese. E non

Le **Lenti Zeiss Uro-Punktal** attenuano i raggi infrarossi contenuti in fortissima proporzione nella luce artificiale riducendoli alla misura contenuta nella luce del giorno. Questa assimilazione della luce artificiale alla luce diurna ha un effetto altamente benefico sulla vista e preserva gli occhi dalla prematura stanchezza. Le lenti da usare nei mesi invernali sono le

ZEISS
URO-PUNKTAL

LENTI DA OCCHIALI GRADEVOLISSIME PER LUCE ARTIFICIALE

Vendita ed applicazione presso i buoni negozî d'ottica. – Opuscolo illustrativo «URO 162» invia gratis e franco

"LA MECCANOPTICA" S. A. S.

Corso Italia, 8 **MILANO (2/19)**

Rappresentanza per l'Italia e Colonie della Casa

CARL ZEISS, JENA

LAGOMARSINO

LA PIÙ ANTICA E COMPLETA ORGANIZZAZIONE ITALIANA SPECIALIZZATA IN MACCHINE ADDIZIONATRICI CALCOLATRICI - CONTABILI E "ADDRESSOGRAPH„

MILANO: P. DUOMO, 21 - Tel. 17434 - 35
ROMA: VIA DEL TRITONE, 142 - Tel. 45080

FILIALI E AGENZIE NELLE PRINCIPALI CITTÀ

manca di porre in evidenza l'opera civilizzatrice di Roma antica e il contributo che gli Italiani hanno dato in ogni tempo e dànno tuttora alla civiltà degli altri popoli.

Occorre tener presente che le due Riviste *Le Vie d'Italia* e *Le Vie d'Italia e del Mondo* sono affatto indipendenti l'una dall'altra e composte con scritti assolutamente diversi, come, del resto, diversi ne sono il carattere e il programma. Compito de *Le Vie d'Italia* è quello di diffondere e approfondire la conoscenza del nostro Paese; compito de *Le Vie d'Italia e del Mondo* è quello di divulgare la conoscenza degli altri Paesi, salvo una fugacissima incursione tra le bellezze d'Italia, illustrate nelle sue tavole a colori. Le due Riviste possono dunque considerarsi una felicissima integrazione l'una dell'altra.

Questa considerazione ha indotto la Direzione del Touring ad accogliere il voto espresso da molti, stabilendo per il 1935 l'*abbonamento cumulativo* alle due Riviste. I Soci potranno così, con un prezzo indubbiamente modico, in rapporto alla bellezza, all'interesse e alla mole dei fascicoli, assicurarsi due pubblicazioni che sono, nel loro complesso, uno specchio fedele della nostra Patria e del Mondo, e mentre costituiscono una fonte di utili cognizioni, riescono, per la varietà e vivacità della loro materia e per la ricchezza delle loro illustrazioni, quanto di più dilettevole possa desiderarsi per pubblicazioni del genere.

La raccolta delle due Riviste può tenere il posto di una vera e propria biblioteca che i padri di famiglia troveranno particolarmente preziosa come sussidio all'istruzione dei loro figliuoli. Tanto più che, a renderne agevole la consultazione intervengono i copiosi indici annuali per materia e per autore, ai quali andranno ad aggiungersi a suo tempo indici poliennali del genere di quell'Indice Decennale de *Le Vie d'Italia*, 1923-1932, che tanto grande merito ha riscosso da parte degli abbonati.

L'abbonamento cumulativo per il 1935 a «Le Vie d'Italia» e «Le Vie d'Italia e del Mondo» è di L. 51 per l'Italia e Colonie; di L. 88 per l'Estero.

L'abbonamento annuo alle sole *Vie d'Italia e del Mondo* è di **L. 40,50** per l'Italia e Colonie; **L. 65,50** per l'Estero.

L'abbonamento semestrale di **L. 20,50** per l'Italia e Colonie; di **L. 33** per l'Estero.

Un numero separato L. 5 (Estero L. 7)

Inviare l'importo alla Direzione del T. C. I., Milano, Corso Italia, 10, effettuando i versamenti sul Conto Corrente Postale N. 3-98, Milano.

Il fascicolo di *Novembre* de *Le Vie d'Italia e del Mondo* (140 pagine, 136 illustrazioni in nero, 4 tavole a colori, artistica copertina in tricromia) contiene i seguenti articoli: U. ADEMOLLO., *Gli Stati d'Europa dopo la Grande Guerra: U. R. S. S.;* A. MORASSI, *La Pittura Italiana ad Amsterdam;* M. GOBANÀ, *Il più vetusto Impero del Mondo: l'Etiopia;* A. GOBBI BELCREDI, *I Parchi Nazionali degli Stati Uniti;* F. DALLA MUTTA, *Vita rurale in Cina;* E. S., *La città di Raffaello* (con tavole a colori).

---

15 Novembre!

Consoci, vi rammentiamo che l'art. 14 dello Statuto Sociale stabilisce questa data quale termine per il versamento della **quota di riassociazione** (**L.** 15,20; Estero **L.** 25,20). Servitevi del C. C. Postale (N. 3-98). È questo il metodo più comodo e più spiccio.

Consoci, vi rammentiamo pure che il 15 novembre è il termine ultimo per potersi abbonare a **Le Vie d'Italia** al prezzo di **L. 15,50** (Estero **L.** 30,50). Dopo tale epoca l'abbonamento costerà ai ritardatari **L.** 18,50 (Estero **L.** 36,50).

PROVVEDETE SUBITO!

NOTIZIE ED ECHI

AUTOMOBILISMO

Provvedimenti del Consiglio dei Ministri interessanti l'automobilismo.

Il Consiglio dei Ministri nella sua sessione di settembre ha approvato:

1° Uno schema di decreto relativo alla *posizione della guida degli autoveicoli*.

Dato il continuo sviluppo dell'automobilismo e l'intensificarsi del traffico stradale, è urgente, per garantire la sicurezza della circolazione, disciplinare in modo uniforme la posizione della guida, limitandosi per ora agli autoveicoli, quali gli autobus e gli autocarri, che arrecano maggior intralcio alla circolazione stradale.

In base ai risultati di un approfondito esame della questione, viene pertanto ora disposto che i conducenti di autobus e autocarri debbano tenere la guida sulla destra.

2° Un disegno di legge per la *regolamentazione dell'attività camionistica*.

Il provvedimento mira a disciplinare il trasporto di merci mediante autocarri quando esso viene effettuato per conto di terzi, senza tuttavia imporre condizioni che rechino ostacolo allo sviluppo di questa branca dell'industria dei trasporti.

Sono distintamente considerati, oltre i servizi di noleggio, i servizi di piazza, cioè servizi effettuati da autocarri che in determinati posteggi aspettano il cliente per effettuare trasporti a tassametro, i quali hanno oggi limitatissima applicazione, ed i servizi di linea, cioè quelli che effettuano sistematicamente un dato percorso con determinate tariffe e con obbligo di resa entro termini fissati, che non hanno per ora alcun esempio di applicazione.

Immatricolazione di autoveicoli di Enti o Società che hanno filiali in varie provincie.

Gli autoveicoli appartenenti a Società o a Enti debbono, di regola, essere immatricolati presso la Prefettura nel cui territorio trovasi il Comune di residenza della sede centrale della Società o Ente medesimo, anche se gli autoveicoli facciano normalmente servizio nel territorio di altre provincie perchè concessi in uso a sedi o filiali degli Enti in parola.

Se però gli Enti ne facciano esplicita richiesta, è consentito che i loro autoveicoli possano essere immatricolati presso la Prefettura nel cui territorio esiste una Sede o filiale dell'Ente stesso e nel quale gli autoveicoli stazionano; sulla licenza di circolazione saranno indicati il nome dell'ente proprietario, o quello della sede o filiale e quello del Comune di residenza di questa (Circolare Ispettorato Gen. F. T. A. del 18-7-1934, N. 14523).

Per favorire lo sviluppo dell'autotrazione a gassogeno.

Con Regio decreto-legge 5 luglio 1934, N. 1445, è stata concessa l'esenzione dalla tassa di circolazione per un periodo di 5 anni, agli autoveicoli nuovi, di fabbricazione italiana, appositamente costruiti per il funzionamento esclusivo a gassogeno.

Agli acquirenti di detti autoveicoli, può essere assegnato dal Ministero delle Comunicazioni un premio di acquisto nella seguente misura:

L. 9000 per i veicoli di portata utile non inferiore a 6 tonnellate;

L. 6000 per i veicoli di portata utile non inferiore a 4 tonnellate;

L. 4000 per i veicoli di portata utile non inferiore a 2 tonnellate.

Il premio viene corrisposto per tre quinti subito dopo l'acquisto ed il resto in quote uguali nei due anni successivi a quello di acquisto, semprechè i veicoli risultino in regolare e continuativo esercizio.

La sovvenzione governativa dei servizi automobilistici di linea esercitati con autoveicoli a gassogeno è determinata come se venissero impiegati autobus a benzina.

Quando trattasi di autobus impiegati su linee automobilistiche sovvenzionate dallo Stato il premio di acquisto è ridotto alla metà.

Gli enti autarchici e le aziende comunque sovvenzionate dallo Stato, che abbiano parchi di dieci o più autocarri sono obbligati ad acquistare almeno un autocarro a gassogeno ogni dieci autocarri del parco.

Può derogarsi dall'applicazione di questa disposizione per gli Enti e le Aziende esercenti servizi per i quali la Commissione interministeriale autogassogeni, riconosca inadatto l'impiego degli autogassogeni.

Per gli autoveicoli usati, adattati per il funzionamento a gassogeno, la potenza tassabile può essere ridotta dal 10 % al 30 % a seconda della maggiore o minore possibilità d'impiego ausiliario di benzina, e alla condizione che i veicoli siano posti nella materiale possibilità di funzionamento usando solo benzina od anche combustibile liquido.

Avvertenze circa le norme di frenatura per gli autoveicoli.

A chiarimento delle norme di frenatura per gli autoveicoli approvate con Decreto ministeriale 8 maggio 1934, di cui fu data notizia su queste colonne, il Ministero, con circolare 11 agosto 1934, N. 1622, ha emanato le seguenti avvertenze:

— L'articolo 4 delle norme stabilisce quali debbono essere i requisiti di automaticità dei freni continui.

Nel caso, preferibile, che tale automaticità sia ottenuta a mezzo di dispositivo che, nel verificarsi del distacco, provochi l'automatica frenatura del solo rimorchio, occorre altresì che il conducente della motrice ne sia avvertito a mezzo di opportuna segnalazione, e che i freni della motrice non perdano minimamente di efficienza, sicchè il conducente ne possa disporre completamente.

Circa tale disposizione, va chiarito che l'opportuna segnalazione deve in ogni caso risultare netta e ben chiara, ed ottenuta a mezzo di adeguato ed apposito dispositivo, indipendente dagli ordinari comandi di guida e di marcia.

— Il disposto dell'articolo 5 relativo alla prescrizione per i veicoli a due assi — che uno dei due sistemi di frenatura agisca su tutte le ruote o su pezzi ad esse solidali, mentre l'altro sistema può agire direttamente, o con l'intermediario della trasmissione, solo sulle due ruote posteriori — deve intendersi applicabile per le motrici.

Resta però escluso che possano venire frenati contemporaneamente ruote ed albero di trasmissione, a motivo della diversa e non compatibile azione frenante di tali due sistemi di frenatura.

— L'apparente divergenza fra la dizione dell'articolo 9 e quella dell'ultimo capoverso dell'art. 13 viene chiarita ove si consideri che, pur restando confermata la prescrizione per gli autoveicoli della categoria C dell'obbligo di un solo sistema di freni, oltre al dispositivo di bloccaggio, nell'art. 9 dove si parla di due sistemi di frenatura, si comprende fra questi anche il dispositivo di bloccaggio, di cui i rimorchi della categoria C possono essere provvisti in luogo del secondo sistema di freni.

Il terz'ultimo capoverso dell'art. 20 va inteso nel senso che i due sistemi di frenatura, completamente indipendenti, prescritti per le motrici a tre assi, di portata superiore a 35 quintali, debbono agire in complesso su tutte le ruote.

Premio per la ricerca ed il trattamento di idrocarburi nazionali.

Con R. Decreto-legge 30 giugno 1934, N. 1230, ma con effetto dal 7 febbraio 1934, è stato concesso un premio di L. 65 per ogni quintale di prodotti leggeri (benzina, petrolio ed affini) e di L. 20 per ogni quintale di olii minerali lubrificanti, ricavati con la lavorazione di olii minerali greggi estratti dal sottosuolo nazionale.

Il premio anzidetto sarà corrisposto nella misura rispettiva di L. 80 per ogni quintale di prodotti leggeri e di L. 25 per ogni quintale di lubrificanti ricavati mediante la distillazione delle rocce asfaltiche e bituminose e dei fossili nazionali.

Con decreto del Ministero delle Finanze saranno emanate le norme per fissare le modalità di esecuzione del decreto in parola.

I principali servizi dell'Autorimessa di Venezia.

In altra parte di questo fascicolo si parla del grandioso fabbricato dell'Autorimessa di Venezia. Precisiamo in questa rubrica le tariffe dei principali servizi ivi praticati:

Servizio di custodia delle vetture:

a) *giornaliera* (a pagamento posticipato), per i primi 5 giorni, per ogni 24 ore o frazione: auto piccola, fino a 1100 cmc. di cilindr., L. 8; media, fino a 2200 cmc., L. 10; grande, oltre i 2200 cmc., L. 12. – Sconti dopo il quinto giorno. (Per la custodia in «box» anzichè in sala, le tariffe giornaliere aumentano rispettivamente di L. 4, 5 e 6).

Posteggio giornaliero in sala, compreso fra le ore 6 e le 24, per tutte le vetture, L. 6.

b) *mensile* (a pagamento anticipato), per il primo mese, posti fissi numerati in sala: auto piccola, L. 120; media, L. 170; grande, L. 190. – Riduzioni mensili scalari a cominciare dal secondo mese. Prolungando la custodia, per l'anno solare, e facendo il computo complessivo delle quote scalari, si ha una spesa media mensile di L. 53 per le macchine piccole; L. 70 per quelle medie; L. 80 per quelle grandi.

Per la custodia in «box», la media mensile risulta rispettivamente di L. 90, 105 e 120.

Pel servizio di *lavaggio completo* (aspiratura della polvere, pulizia dei tappeti), rispettivam. L. 10, 12, 15; per *ingrassatura* (cardano escluso), rispettivamente L. 6, 7, 8.

Dispositivi di percezione delle segnalazioni dei veicoli a tergo degli automobili.

Con la Circolare 6 aprile u. s., N. 674-T-638, fu stabilito che col 1° ottobre a. c. decorresse l'obbligo dell'applicazione del dispositivo di percezione delle segnalazioni dei veicoli sopraggiungenti da tergo, agli automobili di cui l'art. 61 delle Norme approvate col R. D. L. 8 dicembre 1933, N. 1740, 7° capoverso, e si stabilirono altresì le caratteristiche cui deve corrispondere il detto dispositivo.

Per considerazioni di natura varia il Ministero delle Comunicazioni con sua Circolare N. 1763-638 del 26 sett. u. s. ha disposto che l'obbligo di cui sopra decorra dal 1° luglio 1935-XIII.

Quanto prima sarà bandito un concorso per la produzione di detti dispositivi, al quale potranno concorrere tutte le Ditte costruttrici interessate, il che non vieterà che possano essere presentate proposte anche direttamente al Ministero delle Comunicazioni, Ispettorato Generale Ferrovie, Tramvie ed Automobili.

Riduzione di tariffa sull'autostrada Napoli-Pompei.

Dal primo settembre scorso, è stato istituito sulla autostrada Napoli-Pompei, in aggiunta alle tariffe oggi esistenti per percorso intero e per il percorso ridotto, una tariffa speciale per il «percorso minimo» comprendente i seguenti tratti di autostrada e con i seguenti prezzi:

Percorso minimo (Napoli): S. Giorgio a Cremano, Bellavista, Ercolano - S. Giorgio a Cremano, Bellavista, Ercolano (Torre del Greco).

Tariffa per i biglietti ordinari: Motocarrozzette e Balilla, andata L. 3; andata e ritorno L. 5; Categoria prima: andata L. 4, andata e ritorno L. 6; Categoria seconda: andata L. 5, andata e ritorno L. 8; Categoria terza: andata L. 7, andata e ritorno L. 10.

La «Tessera d'identità dell'A. I. T.».

L'«Alliance Internationale de Tourisme», la Federazione che raggruppa attraverso un centinaio di Associazioni Turistiche sparse in tutto il mondo, una massa di otto milioni di Soci, e della quale il nostro Sodalizio è fra i cinque fondatori, ha istituito, come da deliberazione dell'Assemblea Generale Annuale tenutasi in Londra nello scorso giugno, la «Tessera d'identità A.I.T.» (Carte de Presentation).

Detta tessera potrà essere rilasciata da ogni Società aderente all'A. I. T. ai propri Soci *che debbano recarsi all'estero* e assicurerà al titolare, da parte di tutte le altre Società affiliate all'A. I. T., quel complesso di servizi assistenziali di natura turistica di cui egli potrà necessitare nel corso del viaggio.

La tessera non sostituisce nè i documenti doganali nè i documenti di circolazione per autoveicoli: costituisce tuttavia un documento d'identificazione e di presentazione di primaria utilità anche se privo di carattere ufficiale.

Il T. C. I. rilascerà *gratuitamente* la tessera ai propri Soci, *in procinto di recarsi all'estero* che ne facciano domanda diretta alla sede centrale del Sodalizio in Milano, corso Italia, 10, allegando una fotografia formato tessera e L. 2 per spese di spedizione.

Importazione di pezzi di ricambio per autoveicoli in Francia.

Per effetto della legge sul contingentamento delle importazioni, l'automobilista straniero in viaggio per la Francia doveva affrontare gravi difficoltà per ottenere l'importazione di pezzi di ricambio originali necessari per riparazioni alla propria macchina in caso di avarìe.

Ora, il Ministero del Commercio con lettera 17 settembre 1934 diretta al Touring Club de

France ha informato di aver concesso al Comitato Interprofessionale dell'Automobile, Parigi, 59, Avenue Hoche, ampia facoltà di concedere i permessi di importazione necessarii, seguendo una procedura d'urgenza che esige un termine di sole 24 ore.

Trittici economici valevoli 10 giorni per l'entrata in Cecoslovacchia.

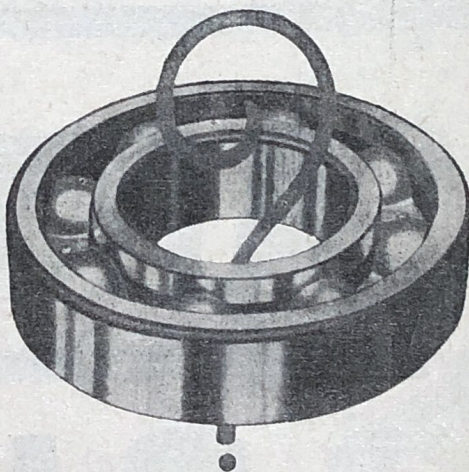
Il Ministero delle Finanze della Repubblica Cecoslovacca ha autorizzato gli Uffici doganali di confine a rilasciare trittici validi 10 giorni per un viaggio in Cecoslovacchia con vetture a motore. Tali trittici saranno rilasciati verso il pagamento della tassa di Kc. 30 da tutti gli Uffici doganali di confine, tranne quelli che sono chiusi al transito delle automobili e quelli presso i quali esistono già appositi Uffici dell'Auto-Club cecoslovacco, istituiti per il rilascio dei trittici, validi 10 giorni, in determinati luoghi di transito che sono: sul confine cecoslovacco-austriaco: Dolnì Dvoriste, Neu Nagelberg, Nova Bystrice, Hate u Znojma, Mĭkulov; sul confine cecoslovacco-polacco: Cesky Tesìn.

« Le Monsieur qui veut doubler... »

... ossia quel caratteristico tipô di automobilista che considera come una « diminutio capitis » il non sorpassare ogni macchina che ha la disgrazia di trovarsi davanti alla sua, è gustosamente tratteggiato nel numero del 18 settembre dell'*A. C. S.*, l'ottima Rivista dell'Automobile Club di Svizzera.

« Sorpàssalo, andiamo! Non vorrai restar dietro quella carretta! » — è il compagno del guidatore che parla così, o più spesso la compagna... non è mai, potete esserne sicuri, il padre o la madre che, ben lungi dall'incoraggiare queste pericolose manovre, si irrigidiscono sul sedile, stringono le labbra, aggrottano le sopracciglia e si attaccano alla portiera. « Su, fagli mangiare la polvere! », è la frase funesta, tante volte responsabile di quelle brillanti manovre che portano la macchina a rovesciarsi all'orlo della strada, colle quattro ruote verso il cielo... e i passeggeri all'ospedale!

Per essere oggettivi, non sempre il sorpassare una macchina significa commettere una imprudenza. Davanti a noi procede faticosamente un « catenaccio », con un gran rumore di ferravecchio e colla carrozzeria raccomodata alla meglio con quattro pezzi di cordicella... Prevenire questa brava gente con un maestoso e imperativo colpo di tromba e sorpassarli agevolmente per ritrovare la via libera, è una cosa naturalissima.

Ma, spesso, quelli che sorpassano, invece di essere dei gran signori della strada, sono soltanto dei guidatori irascibili e ostinati. La macchina che hanno davanti è di potenza uguale alla loro: qualche volta superiore. Che cosa importa?

s'attaccano al pulsante della tromba e ogni volta che se ne manifesta la possibilità si spingono sulla sinistra... per dovere poi, regolarmente, ritornare in seconda linea, a destra! La sola occasione che si può presentare di riuscire a sorpassare è offerta dalle curve, quando il ragionevole autista della macchina che precede rallenta un po'. Cosa importa ai maniaci del sorpasso la libertà della strada? Che importa loro di un incrocio, di un pendìo verso la sommità del quale, forse, procede un'altra vettura ancora invisibile? *Sorpassare:* ecco la sola cosa che concepiscono di fare: vanitosi e sciocchi, vogliono ad ogni costo «far la barba», come essi dicono, a tutti quelli che son davanti.

Un tempo, quando le strade non erano ancora asfaltate, le automobili lasciavan indietro un nembo di polvere, assai lento a diradarsi. Bisognava sorpassare o rallentare per evitare di incipriarsi labbra, ciglia e sopracciglia. Oggi, il nostro maniaco si incolla alla macchina che giudica «spolverabile», dà mano senza posa all'avvisatore, accelera al massimo e non ha pace finchè non è arrivato a sorpassare, con l'aria del trionfatore, l'onesta vettura che procede alla sua velocità normale.

Questo, a quanto pare, succede spesso in Isvizzera. In Italia, Consoci automobilisti, siamo proprio immuni dalla febbre del «sorpasso?»...

Quali sono le cause dell'eccessivo consumo dei pneumatici?

Ne ha parlato la Rivista inglese *The Motor* e ne riparla *L'Auto italiana* in uno degli ultimi fascicoli, e poichè l'argomento è interessante riportiamo in succinto le conclusioni.

Il caso più comune di logorío anormale (comune, inquantochè si verifica per il 40% degli automobilisti), è quello dovuto all'insufficiente gonfiamento dei pneumatici. In questo caso il battistrada del copertone invece di mantenersi rigido, piano, si affloscia e quasi rientra fra le spalle del copertone stesso; il consumo si esercita perciò tutto lateralmente, mentre la zona centrale del battistrada mantiene più a lungo la sua integrità, o per lo meno il suo disegno. La inflessione continua, cui vanno soggette le tele per questa deficienza, conduce anche al loro invisibile sfioccamento; per cui le rotture laterali, in questo caso, sono molto frequenti. L'automobilista che vuole economizzare i pneumatici deve pertanto sacrificare la «souplesse» che gli procura il pneumatico poco gonfio quando marcia su strade poco buone, e deve gonfiarlo alquanto di più.

Il logorío del pneumatico può accadere però anche nel caso inverso: in quello cioè dell'eccessivo gonfiamento delle gomme. Qui è proprio il culmine del battistrada che si consuma rapidamente: lateralmente il copertone

si mantiene invece intatto, ed in ottime condizioni si trovano pure tutte le tele, ma il battistrada si usura notevolmente. Questo caso di logorío anormale è però meno da temersi del precedente, perchè quando le tele si mantengono sane, si può sempre fare « ricostituire » il battistrada senza spesa eccessiva. In questo caso di usura dei copertoni incappano spesso coloro che marciano su strade ottime senza buche nè cunette e che tengono a risparmiare benzina (è noto che con i pneumatici ben gonfi la vettura è molto più scorrevole sul terreno).

Oltre a questi anormali consumi dovuti a difettoso gonfiamento dei pneumatici, se ne hanno altri, originati da irregolarità di varia natura; per esempio quello provocato da cattivo allineamento delle ruote. Naturalmente si tratta qui di un difetto che si verifica soltanto nelle ruote anteriori, e che è dovuto in genere ad un urto violento della barra di accoppiamento contro un ostacolo. Le ruote fuori linea consumano le gomme da una sola parte e la gomma tende a riscaldarsi verso l'altro bordo che si mantiene sano più a lungo. L'inconveniente è veramente da temersi perchè una coppia di copertoni può essere posta fuori di servizio, talvolta, dopo pochissime migliaia di chilometri.

Vi è da ricordare infine anche la caratteristica abrasione dei pneumatici per l'eccessivo uso o per la cattiva regolazione dei freni, quando, frenando, le ruote si inchiodano. Il male dipende qui esclusivamente dalla maniera di condurre il veicolo: perchè anche nel caso di cattiva registrazione basta avere un poco di buona volontà per eliminare il difetto.

Altro tipo di logorío, meno frequente, è quello che presenta sulla superficie del pneumatico, a maggiore o minore intervallo, una serie di « occhi », mettendo allo scoperto anche varî successivi strati di tela, poichè le abrasioni hanno una forma quasi circolare. L'inconveniente è provocato quasi esclusivamente da un eccessivo giuoco in tutti gli organi dello sterzo: dai perni delle ruote (per consumo dei cuscinetti), a tutti gli snodi dei collegamenti della timoneria fino a risalire alla vite senza fine della colonna di sterzo. Le ruote del veicolo subiscono, per tale difetto, una continua oscillazione trasversale (*shimmy*), che le fa ruotare alternativamente attorno ai successivi punti di appoggio. Naturalmente il difetto si accentua quando si marcia su strade cattive. Occorre quindi far ripassare o rinnovare gli organi ormai imperfetti dello sterzo.

Il « silenzio notturno » esteso da Londra a tutta l'Inghilterra.

Sull'esempio di quanto è stato fatto a Roma e poi in altre città d'Italia, nelle quali è proibito l'uso delle segnalazioni acustiche degli autoveicoli nelle ore notturne, fu fatto un esperimento anche a Londra.

L'esperimento ha avuto un tale successo che il Ministero dei trasporti della Gran Bretagna ha proibito a tutti gli automobilisti di usare gli apparecchi di segnalazione acustica in qualsiasi zona abitata, fra le ore 23,30 e le 7 del mattino, a partire dal 15 settembre u. s.

Tariffe doganali sull'importazione degli autoveicoli in Portogallo.

Al passaggio della frontiera portoghese gli autoveicoli da turismo sono soggetti ai seguenti dazi di importazione:

	Tariffa minima	Tariffa massima	
	scudi oro		
Autovetture complete e carrozzate fino a 9 posti e fino a 1050 kg.	0,22	0,50	per kg.
da kg. 1050 a kg. 1600	0,33	0,70	» »
da kg. 1600 a kg. 2000	0,41	0,90	» »
da kg. 2000 in più	0,48	1 —	» »
Autobus carrozzati e più di 9 posti	0,12	0,30	» »
Auto-roulottes, Auto-carovane	10 % — —	20 % — —	ad valorem
Motociclette con side-car	60 —	120 —	per unità
» senza side-car	40 —	80 —	» »

E' inoltre applicata una sopratassa che varia dal 20 al 28 % sull'importo della tassa come sopra indicata. Non esiste tassa di lusso.

Gli autoveicoli da turismo, muniti di documenti di importazione temporanea (1) potranno circolare per un anno in Portogallo senza pagare il dazio doganale.

(1) Sono documenti di temporanea importazione i *Trittici* e i *Carnets de passages en Douane* che vengono rilasciati ai nostri Soci presso la Sede Centrale del T. C. I. in Milano (corso Italia, N. 10), presso l'Ufficio del T. C. I. di Torino (via Carlo Alberto, N. 45-47), presso gli Uffici C. I. T. di Cortina d'Ampezzo - Firenze - Genova - Napoli - Rapallo - Roma - Trento - Venezia - Verona - Zara, presso l'Ufficio Centrale Viaggi e Turismo (C. I. T.) di Trieste, presso gli Uffici della « Italia » Società di Navigazione in Genova e Sanremo, presso l'Ufficio Viaggi e Turismo R. Appiani di Gorizia e presso la Società di Trasporti F.lli Gondrand di Firenze.

A Massaua, all'Asmara e a Mogadiscio, dal nostro Ufficio presso la Società Coloniale Italiana per l'Eritrea.

Disciplina per l'importazione, la lavorazione, il deposito e la distribuzione degli olii minerali e dei carburanti.

Come già fu annunziato in queste colonne, con R. Decreto-legge 2 novembre 1933, N. 1741, furono disciplinate l'importazione, la lavorazione, il deposito e la distribuzione degli olii minerali e dei carburanti.

Il detto provvedimento legislativo prevedeva l'emanazione delle disposizioni di esecuzione con decreto reale, il quale doveva pure stabilire la data di entrata in vigore.

Col R. Decreto 20 luglio 1934, N. 1303, è stato approvato il detto regolamento il quale ha stabilito che il regime delle licenze per l'importazione avrà inizio a partire dal 1° gennaio 1935 e detta, fra l'altro, le norme per la concessione dei depositi e dei distributori di oli minerali e di carburanti.

Sviluppo dei motori Diesel.

Ormai i motori a combustione interna vanno prendendo notevole sviluppo in tutti i Paesi e per gli usi più diversi.

Le Ferrovie dello Stato della Cecoslovacchia hanno istituito fra Bratislavia e Praga un

treno composto da un'automotrice Diesel di 380 HP con trasmissione elettrica e 2 rimorchi.

Le Ferrovie dello Stato Francesi hanno messo in esercizio le automotrici Bugatti fra le Havre e Parigi.

Il Governo Danese ha ordinato 4 treni costituiti ciascuno di due automotrici estremi e di un rimorchio centrale di costruzione aerodinamica.

Negli Stati Uniti d'America la ferrovia di Burlington ha provato un treno Diesel elettrico «Zephir» composto di 3 carrozze con 4 carrelli. Il motore Diesel ad alto compressore ha 8 cilindri a 2 tempi, una potenza di 600 HP e pesa solo 10 kg. per HP. Tutto il treno ha forma aerodinamica.

La Compagnia ferroviaria «London and North Eastern» ha messo in servizio due battelli con motore Diesel elettrico, che rappresenta un tentativo per l'applicazione di motore Diesel a propulsione alle ruote a palette.

La città di Manchester ha in esercizio 104 autobus urbani con motori Diesel, per i quali si è valutata una spesa inferiore, in confronto di analoghi motori a benzina, di circa L. 0,33 a km.

Da una statistica fatta dall'Automobil Club britannico, circa il 25 % dei guasti su strada delle automobili a benzina è dovuto a difetti di accensione (in massima parte) e di carburazione (in parte minore, difetti che generalmente obbligano ad una fermata del veicolo.

Tali difetti sono eliminati negli autoveicoli con motori Diesel, sprovvisti di magnete e carburatori, e provvisti, invece, di organi meno delicati, per l'iniezione del combustibile, i quali, seppure avviene un guasto, possono talvolta essere messi fuori servizio per uno o più cilindri, lasciando però che gli altri cilindri funzionino, e non obbligano perciò ad una fermata su strada.

Inoltre i motori Diesel presentano il vantaggio di ridurre la vibrazione e i rumori mediante la scelta di olii a lunghi periodi di combustione, nonchè la sicurezza contro l'infiammabilità del combustibile ed infine l'economia del combustibile, bastando la metà circa di olio rispetto alla quantità di benzina per un motore di uguale potenza.

Sedili e schienali di caucciù poroso per automobili.

Una Ditta inglese ha messo testè sul mercato un caucciù poroso (o meglio, cellulare) ottenuto mediante uno speciale procedimento e destinato a confezionare oggetti diversi: in particolare i sedili e gli schienali delle automobili, che risultano così più soffici e confortevoli, meno facili a riscaldarsi e, per di più, del tutto immuni dalla possibilità che vi si annidino parassiti noiosi o distruttori.

Il nuovo tipo di caucciù è già stato applicato, con ottimi risultati, sui nuovi autobus di Londra.

FERROVIE

Importantissime innovazioni nel servizio viaggiatori.

Nel precedente numero della Rivista avevamo accennato all'opportunità ed alla necessità della pubblicazione di un testo aggiornato, completo, inspirato a concetti più liberali, delle norme per il trasporto dei viaggiatori, le quali attualmente nella loro struttura fondamentale ed in gran parte nel loro contenuto rimontano al 1885.

Come abbiamo appreso dai giornali quotidiani, nel momento stesso in cui il fascicolo nostro, già stampato, andava in distribuzione, questo nuovo testo, che è frutto di un lungo ed elaborato studio, è stato, non solo ultimato, ma anche approvato ed andrà in vigore col 1° gennaio prossimo.

Esso deve essere considerato da un duplice punto di vista: da quello delle norme e da quello dei prezzi di trasporto. Sia nell'uno e sia nell'altro campo vengono introdotte notevoli modificazioni ed innovazioni a vantaggio del pubblico.

Per quanto riguarda le norme, aggiungiamo che lo studio è stato condotto in raffronto con quelle vigenti sulle ferrovie estere e nel servizio internazionale. Infatti le nuove nostre norme sono state avvicinate in tutto quanto è stato possibile a quelle del servizio internazionale. Sono state inoltre notevolmente semplificate ed unificate, tenendo anche conto delle regole adottate in questi ultimi anni per i biglietti a riduzione.

Sappiamo che la parte riguardante le norme è stata la più lunga e la più laboriosa: il lavoro di revisione cominciò circa quindici anni fa ed in ordine di tempo furono elaborati ben tre progetti. L'andata in vigore nel 1922 di un testo di condizioni e tariffe nuovo per il trasporto delle merci, l'andata in vigore nel 1928 di una convenzione internazionale tra gli Stati dell'Europa continentale per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli e successivamente la pubblicazione del progetto di nuovo codice di commercio, nel quale la parte riguardante il trasporto per ferrovia è più sviluppata che nel codice attuale, diedero motivo ed occasione a rivedere i progetti già elaborati di condizioni di trasporto dei viaggiatori ed è venuto fuori un quarto progetto che è quello approvato.

Il nuovo testo di *Condizioni e tariffe per il trasporto delle persone sulle ferrovie dello Stato* è diviso in tre parti: le due prime c'interessano particolarmente.

La prima dal titolo *Condizioni generali* è un vero e proprio codice dei trasporti. Premesse alcune disposizioni generiche circa gli obblighi dell'amministrazione ferroviaria e gli obblighi del pubblico, si passa al regolamento del contratto di trasporto. Le singole disposizioni si succedono con ordine logico, seguendo lo svolgimento del trasporto stesso dall'acquisto del biglietto fino ad ultimazione del trasporto: ammissione al trasporto, documento di trasporto, modificazioni al contratto di trasporto, irregolarità ed abusi, interruzioni, ritardi e soppressione di treni, rimborsi. Poi vi è un capo ove si tratta della responsabilità e delle sue limitazioni, dell'azione, della rappresentanza dell'amministrazione, del reclamo preventivo e della prescrizione delle azioni.

La parte seconda riguarda la singole tariffe, norme particolari e prezzi.

Con l'occasione sono state introdotte nel nuovo testo, opportunamente rivedendole ed unificandole, molte norme che attualmente si trovavano disseminate in decreti od anche nel *Bollettino Commerciale* delle FF. SS. ed in altre pubblicazioni, dimodochè difficile ne risultava la consultazione.

Indichiamo appresso alcune delle principali innovazioni:

Validità e fermate intermedie dei biglietti di corsa semplice o di andata-ritorno. – Per quanto riguarda la validità viene stabilito in modo uniforme per i biglietti di corsa semplice che il viaggio possa essere iniziato tanto nel giorno di distribuzione del biglietto, quanto in quello successivo all'acquisto. La validità dei biglietti di corsa semplice di percorso superiore ai 200 km. è di 1 giorno ogni 100 km. La validità dei biglietti di andata-ritorno di 1 giorno ogni 50 km. con un minimo di 2 giorni; quella dei biglietti di andata-ritorno per manifestazioni rimane per ora di 5 giorni per le percorrenze fino a 200 km. e di 10 per le altre. Il giorno di distribuzione è compreso nella validità del biglietto: si è dovuto adottare questa norma per criteri di uniformità con i biglietti del servizio internazionale.

Per le fermate intermedie nei viaggi di corsa semplice si sono adottate norme più semplici ed uniformi delle attuali, precisamente:

nessuna fermata fino ai 200 km.	3 fermate dai 601 ai 800 km.
1 fermata dai 201 ai 400 km.	4 fermate dai 801 ai 1000 km.
2 fermate dai 401 ai 600 km.	5 fermate dai 1001 km. in su.

Non si sa ancora se verranno modificate le norme attuali per le fermate dei biglietti di andata-ritorno a riduzione che si rilasciano in occasione di feste, congressi, manifestazioni e simili. Come si sa, attualmente con questi biglietti sono consentite due fermate nell'andata e due nel ritorno e ciascuna non può oltrepassare le ore 24 del giorno successivo all'arrivo; inoltre il viaggiatore è tenuto, sempre attualmente, a far vidimare alla stazione di fermata il *foglio sussidiario* allegato al biglietto, tanto all'arrivo, quanto alla partenza.

Molto probabilmente sarà soppresso il *foglio sussidiario* che dà occasione a un certo lavoro per le biglietterie e non è guardato con simpatia dal pubblico, il quale è costretto ad accodarsi agli sportelli delle biglietterie per i visti di arrivo e di partenza.

I viaggiatori muniti di biglietti di andata-ritorno ordinari, speciali, per mercati e fiere e festivi, non hanno diritto a fermate intermedie. Il limite di distribuzione dei biglietti di andata-ritorno ordinari, attualmente stabilito per le relazioni comprese entro un raggio di 100 km., viene portato a 250 km.

Trasporto di ragazzi. – La concessione del trasporto gratuito dei ragazzi, attualmente limitata ai 3 anni, viene portata ai 4 anni; quella del trasporto semigratuito, attualmente limitata ai 7 anni, viene portata ai 10 anni. Agli effetti del computo dell'età si considera il giorno di acquisto del biglietto.

Comitive ordinarie. – Il minimo stabilito per fruire delle riduzioni per comitive ordinarie viene ridotto da 20 ad 8 persone, il che faciliterà molto la formazione dei gruppi. In luogo della attuale riduzione uniforme del 30 %, si istituisce una riduzione graduale: 30 % per i gruppi da 8 a 50 persone; 40 % per i gruppi da 51 a 100 persone; 50 % per i gruppi da 101 persone in su. Avvertiamo che il minimo di 8 persone viene stabilito anche per i biglietti festivi per le gite in gruppo, per i quali, come si sa, è accordata la riduzione del 70 %.

Biglietti di abbonamento. – Viene accordata la riduzione del 30 % sulle carte di autorizzazione a favore della categoria dei viaggiatori e rappresentanti di commercio e la riduzione del 10 % per tutti indistintamente gli acquirenti dei biglietti di abbonamento intera rete.

Con criterio di maggior larghezza che attualmente si ammette il rilascio dei *biglietti di abbonamento per due persone*, non soltanto a favore di due appartenenti alla stessa ditta, ma anche a favore di due persone comunque associate in comunità d'interessi, come nel caso di due professionisti che abbiano uno studio in comune.

Facilitazioni per gli studenti. – Si estende agli studenti il beneficio di poter acquistare gli abbonamenti speciali settimanali e festivi per lavoratori e si porta dal 30 % al 50 % la riduzione per i viaggi in gruppi di almeno 20 tra studenti ed insegnanti. La prima delle suddette facilitazioni offre il vantaggio, specialmente per gli studenti universitari, di poter acquistare il biglietto solo durante i periodi di scuola effettiva.

Riduzioni per famiglie. – Si accorda la riduzione del 50 % per i viaggi in gruppo delle famiglie di almeno quattro persone: genitori e figli conviventi fino ai 25 anni, celibi o nubili, nonchè, in più dei quattro, anche per gli avi e una persona di servizio se convivente.

Rimborsi. – Vengono disciplinate con criteri più liberali ed in modo più completo che attualmente i casi di rimborso per totale o parziale utilizzazione del biglietto. Così è ammesso il rimborso anche quando il viaggia-

tore, per fatto suo, non possa utilizzare il biglietto; il rimborso deve peraltro essere chiesto sotto pena di decadenza, salvo casi di forza maggiore, nella stessa giornata dell'acquisto, alla stazione che l'ha distribuito. E' pure ammesso il rimborso parziale quando intervengano cause di malattia od altre di analoga ed imperiosa natura che impediscano al viaggiatore la prosecuzione del viaggio, purchè la mancata prosecuzione sia fatta constatare all'amministrazione all'atto dell'interruzione e la causa dell'impedimento sia dimostrata con documenti validi.

Irregolarità ed abusi. – Sono raccolte in un solo articolo, contraddistinte da vari paragrafi, le sanzioni per i molteplici casi di irregolarità e di abusi. Fermo rimanendo l'attuale rigore per i casi di abusi gravi (cessione e vendita di biglietto, sostituzione di persona, alterazione, falsificazione, ecc.), vengono adottate sanzioni fisse (5, 10, 20 lire) per i casi di irregolarità lievi nei quali non sempre è possibile distinguere se vi sia o meno stata la buona fede del viaggiatore: così per i casi di mancata firma del biglietto, di mancanza del timbro della stazione, o di timbro del Comitato, ecc.

Responsabilità ed azioni. – Anche tutta la materia della responsabilità, come già accennato, e delle azioni nascenti dal contratto di trasporto è disciplinata opportunamente. Si stabilisce fra altro l'obbligo del reclamo preventivo da presentarsi con le dovute forme e corredato dei necessari documenti, come già nel caso di trasporto di cose, al capo-stazione del luogo di partenza o di arrivo. Le azioni derivanti dal contratto di trasporto si prescrivono entro il termine di un anno a decorrere dalla scadenza della validità del biglietto. Le condizioni prevedono anche il caso di danno alle persone derivante da fatto del trasporto: è prevista per l'azione una prescrizione di 10 anni.

Trasporti militari e concessioni speciali. – Le norme riguardanti il Regolamento per i trasporti militari e le Concessioni speciali a favore di determinate categorie di persone (impiegati dello Stato, maestri elementari, indigenti inviati alle cure, istituti di carità, ecc.), verranno messe in relazione con il nuovo testo di « Condizioni e tariffe per il trasporto delle persone ».

Viene estesa per i viaggi degli indigenti inviati ai luoghi di cura, che si trovano nelle condizioni previste dalla concessione speciale IV, il beneficio dei biglietti di andata-ritorno settimanali per lavoratori, in modo da poter offrire anche ai meno abbienti la possibilità di eseguire cure ritornando giornalmente alla propria residenza.

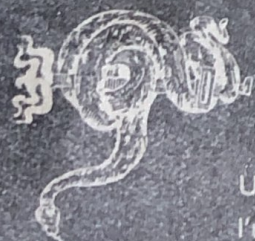
Bagagli. – Altre importanti innovazioni, ma con provvedimento a parte di quello per i trasporti dei viaggiatori andranno in vigore — forse anche prima di quelle per i viaggiatori — per i trasporti di bagagli. Le norme sono state riordinate razionalmente. Sono state ammesse al trasporto come bagaglio anche cose che prima erano escluse. Si è semplificata la struttura delle tariffe, riducendo a 2 le 8 classi di prezzi ora esistenti: una classe di prezzi varrà per gli effetti personali, l'altra per tutte le altre cose ammesse al trasporto. Il pubblico beneficierà di una riduzione di prezzi di circa il 20 %.

Trattasi, come si vede, di un complesso organico di provvedimenti, concepito con criteri di larghezza, dai quali non avranno che da avvantaggiarsi i rapporti tra amministrazione e pubblico.

Aggiungiamo che con l'occasione sono state consolidate definitivamente in tariffa le facilitazioni già in vigore per i biglietti di andata-ritorno festivi e per quelli, ugualmente di andata-ritorno, per fiere e mercati.

Riduzioni ferroviarie.

Com'è nostra consuetudine, ci limiteremo ad indicare le facilitazioni importanti e di lunga durata.

Il periodo delle facilitazioni della « Primavera Siciliana » che negli anni scorsi andava dal 1° gennaio al 30 giugno verrà anticipato, precisamente dal 15 ottobre 1934 al 15 maggio 1935. In questo modo si comprende tutto il periodo stagionale migliore per un soggiorno in Sicilia. E' questo un provvedimento sensato ed opportuno che sarà appreso con favore da parte degli italiani del continente e degli stranieri che si recano in Sicilia. Le condizioni delle facilitazioni corrispondono a quelle degli anni scorsi: riduzione del 50 % per l'andata-ritorno sul percorso ferroviario e del 30 % sul percorso marittimo Napoli-Palermo: validità dei biglietti 30 per i provenienti dal continente e 45 giorni per i provenienti dall'estero o dalle colonie ove abbiano la loro residenza; facoltà di proroga della validità col pagamento del 2 % per ogni giorno di proroga; diritto a fermate intermedie nel

percorso di andata e di ritorno, per i provenienti dal continente, nel numero e nei limiti stabiliti per i biglietti di corsa semplice ed in numero illimitato ed entro i limiti della validità complessiva del biglietto per i provenienti dall'estero. A proposito della validità per i biglietti acquistati in Italia è da tenere presente a scanso d'irregolarità che una volta iniziato il viaggio di andata o quello di ritorno, ciascuno di essi deve essere compiuto, fermate comprese, entro i limiti di validità assegnati per i biglietti di corsa semplice.

Sono state prorogate a tempo indeterminato le facilitazioni e riduzioni (50 % per i viaggi individuali e 70 % per quelli in comitiva di almeno 25 persone) di carattere generale per i viaggi in Italia degli stranieri o degli italiani residenti all'estero o nelle colonie: rimane ferma la validità complessiva del biglietto di 60 giorni.

E' stato concesso agli Ufficiali in congedo iscritti all'U.N.U.C.I. di poter fare fruire le persone di famiglia (moglie e figli) della concessione del 50 % di cui finora godevano soltanto essi: per le norme si veda nel paragrafo qui accanto.

Ricordiamo che sono in vigore per tutto l'anno le riduzioni (50 %) per i viaggi di andata-ritorno a Rodi, facenti scalo a Venezia, Ancona, Brindisi, Roma, Trieste, Napoli, Catania, Genova).

Facilitazioni ferroviarie alle persone di famiglia degli ufficiali in congedo.

La *Gazzetta Ufficiale* dell'11 settembre u. s., N. 213, pubblica il seguente decreto:

Art. 1. – Le facilitazioni ferroviarie, concesse con decreto interministeriale N. 101 in data 13 luglio 1920, agli Ufficiali regolarmente iscritti all'Unione Nazionale Ufficiali in Congedo d'Italia, per 12 viaggi di corsa semplice in 1ª e 2ª classe sulle Ferrovie dello Stato, a metà prezzo della tariffa ordinaria differenziale, potranno essere usufruite anche dalle persone di famiglia degli ufficiali stessi, indicate nel successivo articolo, fermo restando il numero complessivo di 12 viaggi di corsa semplice per anno solare.

Art. 2. – Le persone di famiglia ammesse a fruire delle facilitazioni di cui al precedente articolo 1 sono le seguenti: la moglie, i figli celibi di non oltre 25 anni di età, le figlie nubili, i genitori, tutti se conviventi ed a carico. Sotto la denominazione di figli s'intendono compresi anche i figliastri, i legittimati, i naturali e riconosciuti e gli adottivi.

Art. 3. – La Direzione Generale delle Ferrovie stabilirà, d'accordo con l'U.N.U.C.I., la data di applicazione del provvedimento e le norme particolari.

Una nuova linea ferroviaria in Calabria.

Tra i lavori ferroviari compiuti nell'anno XII, è sfuggito ai più l'avvenuto completamento della linea di collegamento dei due capoluoghi calabresi: Cosenza e Catanzaro, avvenuto nella seconda metà del giugno scorso con l'apertura all'esercizio del tronco Decollatura-Catanzaro, facente parte della rete delle Ferrovie Calabro-Lucane (Soc. Ital. per le Strade Ferrate del Mediterraneo).

E' venuta così ad essere completata una importante rete concessa all'industria privata; rete misurante oggi, con la nuova opera, uno sviluppo totale di circa 740 km. e irradiantesi in regioni prevalentemente montuose sul territorio di sei provincie. Il nuovo tronco Decollatura - Catanzaro Città ha una lunghezza di km. 33,6 e presenta importanti opere d'ingegneria, 24 gallerie, per un complesso di m. 7292, di cui la più sviluppata è quella di Gimigliano (m. 1950); 14 manufatti, con una luce complessiva di m. 480, fra cui i principali sono i cinque attraversamenti del Corace e i viadotti sui torrenti Nelito e Fiumarella.

La linea da Catanzaro a Cosenza è esercita con treni a vapore e con automotrici; quest'ultime a due assi, di cui uno motore, dotate di un gruppo Diesel da 100 HP a 1800 giri al minuto primo; telaio e carrozzeria in profilati e lamiere di leghe leggere. Le automotrici hanno una disponibilità di 37 posti a sedere e 10 in piedi; la velocità oraria massima, in piano è di 80 km.; in salita (50 ‰), di km. 40.

La linea, oltre a tornare sommamente utile agli scambi fra i capoluogo delle provincie calabresi (essa abbrevia il percorso da 6 ore a 2,45), avrà utili riflessi anche nel campo turistico, ponendo in valore la zona silana.

Sull'origine delle vetture-letti.

Un certo numero dei nostri lettori, per ragioni diverse dipendenti dalla condizione economica o di ufficio, o per altre circostanze, ha effettuato od effettua viaggi in vettura-letto. Certo è che questo comodo sistema di viaggiare va sempre più diffondendosi: la Compagnia dei Vagoni-Letto va istituendo, dopo quelle di 2ª classe, anche vetture-letto di 3ª classe, le quali del resto sono già in circolazione nei Paesi nordici a cura delle stesse Amministrazioni ferroviarie. Probabilmente fra qualche diecina d'anni viaggiare in vettura-letto sarà considerato alla portata di tutti. Dopodichè... può essere interessante conoscere l'origine delle vetture-letto.

Qualcuno, forte in storia, vorrebbe riportarsi addirittura ai romani e più in là ancora agli indiani e ai cinesi, perchè già presso quei popoli per i viaggi notturni si utilizzavano carri speciali attrezzati alla meglio con giacigli per poter passare la notte dormicchiando malgrado gli scossoni. Noi ci riporteremo ad epoca più recente, rilevando le notizie da un articolo comparso sulla *Railway Gazette*.

Sembra che la prima carrozza-letti sia servita per operai che lavoravano alla costruzione di una ferrovia americana, peraltro la prima vettura di tal genere per uso del pubblico fu messa in circolazione su una delle linee attualmente esercitate dalla Pennsylvania Road nel 1837: essa aveva quattro compartimenti con tre letti ciascuno, un lavabo comune ed un asciugamano a rotolo. Non si faceva uso nè di lenzuola, nè di coperte, trattandosi in realtà di cuccette più che di letti: il regolamento prescriveva l'obbligo per i viaggiatori prima di coricarsi, di... togliersi le scarpe! Sembra peraltro che queste vetture fossero poco utilizzate perchè presentavano scarse comodità.

La trasformazione delle vetture ordinarie in vetture-letto e la loro diffusione è dovuta ad uno stipettaio americano, George Martines Pullman il quale in una notte insonne passata in una vettura ordinaria concepì, dopo aver misurato attentamente lo spazio della vettura, una trasformazione ed un adattamento di questa in modo che potesse offrire comodità soddisfacenti per dormire.

Fu così dopo vari tentativi, iniziati nel 1858 e dopo aver superato non poche difficoltà che si fondò una società, la quale prese nome dal Pullman stesso, e cominciarono a circolare e a diffondersi le vetture-letto in tutti gli Stati Uniti. Sorsero anche compagnie rivali, che finirono tuttavia per essere assorbite dalla Pullman. Però negli Stati Uniti è prevalsa la disposizione dei letti in senso longitudinale, mentre in Europa doveva prevalere la disposizione trasversale, che indubbiamente è più comoda e permette un isolamento in tante cabine. I treni-letto americani sono rimasti in genere delle specie di grandi dormitori poco comodi, come è rimasto il fatto del lavabo in comune.

In Europa, l'organizzatore del servizio di vetture letto è stato l'ingegnere belga Georges Naghelmakers, il quale iniziò la sua attività nel 1872; quattro anni più tardi veniva fondata la «Compagnia delle carrozze a letti e dei grandi espressi europei».

Ora vetture-letti confortabilissime circolano in tutti i Paesi e i nostri lettori che viaggiano

anche all'estero possono, dai confronti, testimoniare che quelle in circolazione in Italia sono da considerarsi fra le più moderne e le meglio attrezzate.

A parte i servizi di vetture-letto, servizi cosiddetti di cuccette, cioè di vetture con schienali ribaltabili in modo che si possono ottenere, tenendo conto anche dei divani, quattro giacigli per vettura, sono in uso presso diverse amministrazioni ferroviarie. Anche le nostre Ferrovie dello Stato avevano un servizio tale prima della guerra, i cosiddetti posti di «coupé a letto». Il viaggiatore era tenuto al pagamento di un supplemento del 25 % sul prezzo del biglietto: peraltro questi servizi in Italia non hanno incontrato il favore del pubblico e da tempo sono stati soppressi.

Una gigantesca adunata a Norimberga: 524 treni straordinari, 770.000 convenuti.

Già al convegno nazista dell'anno scorso furono trasportate con 307 treni speciali la maggior parte delle 400 mila persone che per alcuni giorni si trattennero a Norimberga. Fu scritto allora che dai giorni della grande guerra non s'erano più avuti spostamenti tanto rapidi di masse così imponenti. Queste cifre sono ormai state di gran lunga superate, laddove è ben certo che dal 1918 in poi nessuna organizzazione ferroviaria del mondo ha dovuto assolvere il compito di trasportare nel giro di soli quattro giorni una fiumana di 770 mila viaggiatori, com'è avvenuto nel settembre scorso a Norimberga. I treni allestiti sono stati questa volta 524, serviti da 600 locomotive.

Dietro queste cifre sta — com'è facile immaginare — un lavoro enorme. La stazione dello Stadio (Norimberga-Dutzendteich) ha dovuto subire ampliamenti e trasformazioni radicali per le quali è occorsa una spesa di due milioni e mezzo di marchi. Anche allo scalo della stessa stazione di Norimberga si son dovuti posare nuovi binari e costruire sei nuove cabine di scambio. A questo si devono aggiungere gli ampliamenti di molti servizi sussidiari — come quello delle segnalazioni elettriche — e, non ultimo, il meticoloso lavoro degli uffici del movimento i quali hanno dovuto preparare — fra l'altro — ben 2100 nuovi quadri-orario.

Nonostante il flusso degli arrivi e il riflusso delle partenze e il pochissimo tempo disponibile, non s'è verificato alcun incidente.

Le Ferrovie sarde passate alla Fiat.

La Società delle Ferrovie meridionali sarde ha passato le sue azioni alla S. A. Fiat di Torino. La grande azienda torinese rinnoverà il materiale e metterà in servizio le Littorine sulla linea Siliqua-Palmas-Iglesias.

TURISMO

Per il finanziamento delle stazioni di cura.

La *Gazzetta Ufficiale* del 4 settembre u. s. pubblica la seguente modifica all'art. 15 del R. D. L. 15 aprile 1926, N. 1398: « In caso di insufficienza dei proventi dell'imposta e del contributo speciale di cura, il Comitato e le Amministrazioni comunali, nel caso dell'art. 10, possono essere autorizzati dal Ministro per l'Interno, di concerto col Ministero per le Finanze, ad applicare e riscuotere speciali contribuzioni da coloro che si giovano degli svaghi e trattenimenti delle stazioni e luoghi di cura a questo scopo adibiti ».

Il decreto è entrato in vigore dal giorno della sua pubblicazione.

Un albergo alpino al Lago del Mucrone (Biellese).

La S. A. Teleferiche di Oropa ha in avanzato corso di costruzione un albergo di montagna nei pressi del Lago del Mucrone e a breve distanza dalla stazione superiore della funivia.

L'albergo, che potrà funzionare nel prossimo inverno, consta di un fabbricato a tre piani, oltre al sotterraneo. Al pianterreno v'è una sala, capace normalmente di 100 posti, preceduta da un ampio vestibolo, ove è situato il bar; detto vestibolo è in comunicazione con il guardarobe, il locale pel deposito degli sci e la toletta. Cucina, dispensa e *office* hanno comunicazione così con l'ingresso come con la sala da pranzo. Nel sotterraneo trovano posto la cantina e i servizi di riscaldamento e lavanderia.

Al primo piano si trovano 14 camerette a un letto e una camera a due letti; inoltre, le camere per il personale e i servizi, nonchè il bagno. Al secondo piano sono sistemati i depositi di biancheria, e altri servizi dell'albergo.

A Mogadiscio: dopo l'attrezzatura portuale, quella alberghiera.

Abbiamo parlato nello scorso fascicolo dei lavori in corso di esecuzione a Mogadiscio per la creazione di quel porto. Oggi possiamo annunciare la imminente apertura di un Albergo-ristorante comprendente due distinti fabbricati: uno costituito dall'albergo vero e proprio e l'altro dal reparto dei servizi. Togliamo i dati che seguono dall'*Azione Coloniale*.

L'albergo copre un'area di 2260 mq., compreso il cortile interno di m. 18×30; è a due piani ed ha la facciata principale sul Viale Regina Elena, con prospetto movimentato ed un alto torrione. Lungo le quattro facciate corrono eleganti « musciarabie » pensili, a sbalzo.

Il piano inferiore si compone di un ingresso a «patio» coperto, di m. 12×18, di un salone ristorante (m. 11×30), di una sala minore pure per servizio di ristorante, di due sale da bigliardo, un bar, una sala da the, due grandiosi negozi, un locale per uffici, più ingressi laterali e posteriori sussidiarî e passaggi di servizio.

L'accesso al piano superiore è dato da due scaloni esterni, dal cortile e da una scala di servizio interna.

Il piano superiore, si compone di trentadue camere, di un'aula e di una veranda coperta, di disimpegno. La camera di medie dimensioni misura m. 4,15×5,40; ogni camera è munita di toletta (con lavabo e doccia). Ai quattro angoli del fabbricato, le camere sono raggruppate ad appartamento, con bagno proprio. Venti delle 32 camere hanno l'accesso dalla « musciarabia ».

Un bell'albergo ed un albergo moderno, dunque, di cui Mogadiscio si avvantaggerà per il suo movimento turistico.

Viaggi pagabili a rate in Austria.

Dal 1° ottobre in poi i cittadini austriaci avranno la possibilità di pagare a piccolissime rate i viaggi che intendono fare sulle Ferrovie Federali e sulla maggior parte delle altre linee aeree, automobilistiche e fluviali. Si tratta, come ben si comprende, di pagamenti anticipati che verranno effettuati col sistema delle marche. Sono stati infatti istituiti speciali libretti sui quali i risparmiatori possono incollare « marche di viaggio » di vario valore, acquistabili agli sportelli delle ferrovie, dei campi di aviazione, ecc. La presentazione del libretto dà diritto all'acquisto di biglietti fino alla corrispondenza della somma risparmiata e senza alcuna limitazione di altri eventuali ribassi. Non solo le marche valgono per i biglietti a tariffa ridotta e per le concessioni speciali, ma vengono conteggiate con un sopravalore, variante dal 6 al 10 per cento, a seconda del periodo di tempo trascorso dal loro acquisto alla loro presentazione.

NAVIGAZIONE

Il posto dell'Italia nella Marina Mercantile mondiale.

Sullo stato attuale della Marina Mercantile mondiale e sul posto che vi occupa la bandiera italiana, riporta interessanti notizie il *Corriere Marittimo Siciliano*.

Alla fine del giugno 1934 la consistenza totale della Marina Mercantile mondiale era calcolata in 65.576.612 tonn. contro 67.020.135 tonn. nel giugno dell'anno scorso. Vi è, dunque, stata una diminuzione di 1.443.523 tonnellate.

A questa diminuzione hanno partecipato tutti gli Stati, Italia compresa. Tre soli Stati hanno aumentato dal 1933 il loro tonnellaggio: la Russia, la Grecia e la Finlandia. Le maggiori diminuzioni, costituite da distruzione del più vecchio naviglio, si registrano in Gran Bretagna e Irlanda, Stati Uniti d'America, Italia, Francia, Germania e Giappone. Con tutto ciò il tonnellaggio globale della Marina Mercantile mondiale (piroscafi e motonavi) segna un notevole progresso nei due ultimi decenni: esso ammonta infatti a 45.505.000 nel giugno 1914, a 61.514 000 nel giugno 1924 e a 65.358.000 all'inizio del giugno 1934.

In questo aumento la Marina italiana ha la sua parte: il suo tonnellaggio di piroscafi e motonavi è infatti salito da 1.430.000 tonn. nel giugno del 1914 a 2.719.000 nel giugno 1924 e a 2.875.000 nel giugno 1934.

In conseguenza la Marina italiana, nella parte costituita dai piroscafi e dalle motonavi, che rappresentava il 2,7 per 100 della Marina mondiale nel 1901 e il 3,1 per 100 nel 1914, costituiva il 4,5 per 100 nel giugno 1934. Il tonnellaggio italiano di piroscafi e motonavi, (ben 1.712.075 tonnellate), è costituito da navi in navigazione oceanica: ciò che rappresenta il 5,06 per 100 del totale di navi oceaniche della Marina mondiale.

Navi a carbone e navi ad olî pesanti nella Marina Mercantile.

Il *Lloyd Register of Shipping* rileva che nel 1922 esistevano nel mondo navi funzionanti a carbone per un tonnellaggio di 45.388.000 tonn. e navi ad olio pesante per 16.000.000 di tonn., pari rispettivamente al 73,9 % e al 26,1 % della totalità.

Nel 1928 vi erano navi a vapore per 46.674.000 tonn. (62,4 %) e navi a nafta per 24.485.000 (37,6 %).

Nel 1934 (gennaio) vi erano navi a vapore per 36.373.000 (54,6 %) e navi a nafta per 30.253.000 (45 %).

L'uso del carbone quale combustibile è dunque diminuito in modo impressionante.

STRADE

La «Via dei Laghi» nei Colli Albani.

L'Amministrazione Provinciale di Roma ha stabilito di costruire una nuova via nella Zona dei Castelli Romani, congiungente Marino, Velletri e Nemi, e che, interessando i due laghi di Albano e di Nemi, prenderà il nome di «Via dei Laghi».

L'opera, ideata nel suo assieme sul principio del corrente anno, è stata studiata in ogni suo particolare tecnico; già iniziata nel versante di Velletri, sarà completata nel 1935.

La nuova strada, della complessiva lunghezza di km. 17,100, oltre avere uno speciale interesse turistico ed archeologico, costituirà un importante elemento per la valorizzazione dei Colli Albani che rappresentano il grandioso coronamento di Roma verso sud-est.

Avrà inizio in prossimità di Marino, costeggerà il versante Nord-Est del Lago di Albano, passerà in vicinanza di Palazzolo, e quasi sempre in costante salita raggiungerà la strada Ariccia-Rocca di Papa in località «Ponte di Nemi» dopo un percorso di chilometri 5,400.

Di qui la nuova strada, con andamento pianeggiante, raggiungerà ed attraverserà l'altopiano denominato «I Pratoni», raccordandosi verso l'estremità con la nuova congiungente con Nemi, che fa pure parte dell'opera, e pervenendo dopo un percorso di km. 4,600 al valico di Monte Spina del Gruppo dell'Artemisio.

Dal detto valico, la nuova strada, con un percorso di km. 5,800 predominantemente in discesa, ed interessando il versante meridionale del Gruppo dell'Artemisio raggiungerà la statale Appia in immediata vicinanza di Velletri.

Il raccordo di Nemi, della lunghezza di km. 1,300, dipartendosi dalla Provinciale Genzano-Nemi, proprio alla sua estremità in Nemi, costantemente in salita, e superando non lievi difficoltà di terreno, raggiungerà, come detto, la nuova strada sull'Altopiano dei «Pratoni di Nemi».

Nel suo complesso la «Via dei Laghi», oltre a costituire una nuova diretta comunicazione di Roma con Velletri, che è il più lontano ed importante dei Castelli Romani, servirà a dimezzare un'ampia maglia stradale, ed a completarne altre due contigue, oltre che a dare una ben desiderata continuità della viabilità per Nemi.

Infatti la «Via dei Laghi» permette di raggiungere Velletri, distaccandosi dall'Appia alle Frattocchie di Marino, e seguendo la provinciale omonima Frattocchie-Marino, con un percorso di lunghezza pari a quello che attualmente si deve seguire sull'Appia per Albano-Ariccia-Genzano-Velletri, costituendo pure una sicura valorizzazione turistica ed agricola della zona attraversata, d'incomparabile bellezza.

Servirà altresì a dimezzare trasversalmente l'importante maglia stradale Albano-Castel Gandolfo-Marino-Squarcianelli-Rocca di Papa-Ariccia-Albano, facilitando grandemente ogni genere di comunicazione locale, e successivamente chiudendo le altre due maglie Ponte di Nemi (sulla Ariccia-Rocca di Papa)-Ariccia-Genzano-Nemi, e l'altra Nemi-Genzano-Velletri.

Due nuove strade nei monti liguri.

Abbiamo avuto occasione, nel fascicolo di maggio a. c. di questa Rivista, di parlare della strada del Passo del Bocco. Nella stessa regione sono stati ora iniziati altri lavori.

Sul Monte Vailera, che al cospetto del mare domina tutto il Chiavarese, anche a nord, la Milizia Forestale ha condotto a termine una bella strada che, pianeggiante, gira tutt'attorno alla pineta che orna detto monte. Il giro si compie in mezz'ora dal Passo del Bocco ed offre uno dei più grandi spettacoli panoramici.

La stessa Milizia Forestale ha iniziato inoltre la costruzione della strada che dal Passo del Bocco (m. 935) deve giungere alle grandi foreste demaniali del Monte Penna e precisamente al Passo storico dell'Incisa (m. 1465). Due chilometri di detta strada sono già compiuti. Questa, che risulterà lunga circa 14 km., mantenendo una modica pendenza, uniforme e costante, consentirà il passaggio a motocicli e motocarrozzette; ma col tempo e senza grandi spese, potrà essere allargata e convertita in un grande viale montano. I frontisti hanno ceduto 20 metri di terreno lungo tutto il percorso e la strada entrerà in territorio di Sopra la Croce, rendendo possibile un provvido allacciamento con la strada di Borzonasca. Nell'avvicinarsi al Monte Penna, la nuova comunicazione attraversa superbe praterie, ricche di acqua, lungamente coperte di nevi nell'inverno e queste potranno divenire ottimo e ricercato campo di sports invernali per una vasta cerchia di turisti e alpinisti liguri.

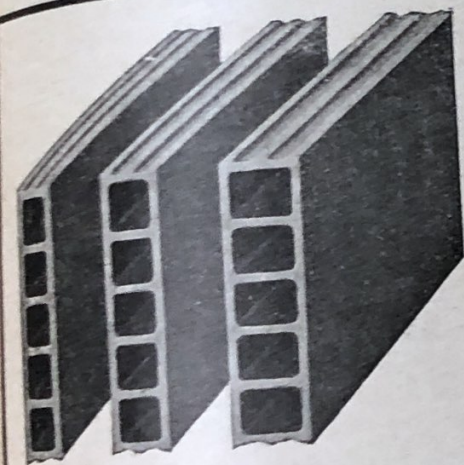
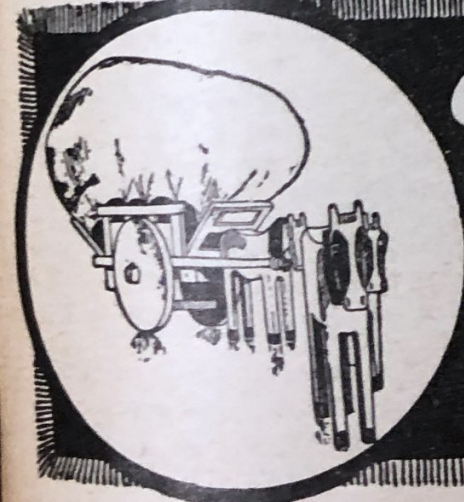
OSTE · TELEGRAFI

Conti Correnti ed Assegni Postali.

Dato il sempre crescente sviluppo che va sumendo il servizio dei Conti Correnti Poali (al quale ricorrono e *sono pregati di ri- rere sempre i nostri Soci ogni volta che bbono fare versamenti alla nostra Amminirazione*), non è inopportuno ricordare in pida sintesi le principali norme che lo regoano e i vantaggi che gli utenti possono coneguire.

Scopi e vantaggi del Conto Corrente Postale. – Il titolare del Conto Corrente Postale (Correntista) può effettuare in qualunque località incassi e pagamenti a mezzo della posta, senza bisogno di recarsi agli sportelli degli uffici postali o bancari per esigere titoli o farne emettere a favore di terzi; egli consegue, quindi, il doppio vantaggio di aumentare il suo credito o quello della propria azienda e di facilitare ai propri debitori il mezzo di versare le somme dovutegli.

Apertura del Conto Corrente e organizzazione del servizio. – Qualunque persona, Ditta, Associazione, Ente od Ufficio pubblico o privato, residente così in Italia come all'estero, può ottenere l'apertura di un conto corrente, riempiendo un apposito modulo di domanda (Ch 1) presso qualunque ufficio postale e rilasciando il *fac-simile* della propria firma sulla scheda Mod. Ch 7. Può essere aperto anche un conto personale ed uno commerciale ad una stessa persona, o più conti ai commercianti e alle Ditte e Società aventi una sede principale e delle succursali. L'identità del richiedente, quando non sia personalmente conosciuto, viene accertata dall'ufficio in base a documenti ammessi per la riscossione dei vaglia (tessera postale, passaporto, porto d'armi, ecc.). *Nessun deposito di garanzia è richiesto,* salvo l'anticipo del tenue prezzo dei moduli che occorrono al correntista per eseguire gli incassi ed i pagamenti. Funzionano attualmente *12 Uffici dei Conti* con sede a: Bari, Bologna, Cagliari, Firenze, Genova, Milano, Napoli, Palermo, Roma, Torino, Trieste e Venezia, che disimpegnano il servizio nei rapporti con tutti i correntisti, *qualunque sia la località di loro residenza,* tanto in Italia che all'Estero.

Versamenti in Conto Corrente. – Possono essere eseguiti da chiunque a mezzo di appositi bollettini (Mod. Ch 8) forniti gratuitamente dagli uffici postali, e composti di 3 parti: 1° *Certificato di allibramento a credito* (destinato al correntista beneficiario dopo effettuata l'operazione di accreditamento);

2° *bollettino propriamente detto* (destinato all'Ufficio dei Conti presso il quale è iscritto il correntista; 3° *ricevuta* (restituita al versante per ricevuta del versamento eseguito).

A tergo della 1ª parte del bollettino (Certificato di allibramento) il mittente può indicare la causale del versamento, di modo che il correntista è informato dello scopo per cui gli è stata spedita la somma. Analoghe indicazioni possono essere ripetute anche sulla parte 3ª (ricevuta). I bollettini Ch 8 sono forniti ai correntisti a pagamento (L. 1 ogni fascicolo da 50) e portano impresso a stampa il numero e la intestazione del Conto.

Pagamenti in conto corrente. – Tutti i pagamenti che il correntista voglia disporre con i fondi iscritti sul proprio conto corrente, si effettuano mediante assegni postali (Mod. Ch 16), a lui forniti con tenue spesa (L. 2 ogni fascicolo da 25) dall'Ufficio dei Conti, che assumono, a seconda della caratteristica loro impressa dal correntista stesso con la prescritta formula apposta di seguito all'indicazione del beneficiario, la funzione di:

a) *assegno all'ordine*, titolo girabile al pari di qualsiasi assegno circolare, e pagabile, dopo l'apposizione del visto dell'Ufficio Conti, al beneficiario o ultimo giratario in qualunque ufficio postale;

b) *assegno localizzato*, non girabile, ma incassabile per delega. Serve per disporre pagamenti a favore di un beneficiario presso un determinato ufficio postale;

c) *postagiro*, non girabile e non rimborsabile per contanti. Serve per effettuare pagamenti a favore di un altro correntista. Nei rapporti coll'estero i correntisti possono, con reciprocità, effettuare pagamenti mediante postagiro (*virements postaux*), o incassare i propri crediti dovuti da persone, Ditte ed Enti che siano correntisti presso le seguenti Amministrazioni postali: Austria, Belgio, Cecoslovacchia, Francia, Germania, Marocco (Zona spagnola esclusa), Olanda, Svezia, Svizzera. Ungheria, Tunisia e Polonia.

Per tali pagamenti l'importo degli assegni va espresso nella moneta del paese di destinazione, coll'indicazione della data e firma del traente, e del nome, cognome e domicilio del beneficiario, del numero del di lui conto corrente e dell'ufficio degli *chéques postaux* che detiene il conto stesso. Presso tutti gli uffici postali si può consultare l'elenco ufficiale dei correntisti di ciascun paese estero, o lo si può acquistare facendosene addebitare l'importo (L. 2) dal proprio Ufficio dei Conti.

Commutazione di assegni. – Il correntista che trae assegni a favore di persone residenti all'estero, può chiedere che siano commutati in vaglia internazionali ed anche in valuta estera o in assegni bancari. Egli può anche chiedere che gli assegni da lui emessi vengano commutati in libretti delle Casse di Risparmio postali o in buoni postali fruttiferi.

Pagamenti in genere dovuti allo Stato e dallo Stato. – Per disposizione del R. Decreto-legge 22 dicembre 1927, N. 2609 è data facoltà ai debitori dello Stato di effettuare i pagamenti dovuti al medesimo (imposte dirette, tasse di scambio, imposte di fabbricazioni, ecc.), mediante il servizio dei conti correnti postali, con versamento in contanti o con postagiro in favore del conto corrente postale intestato alla competente Tesoreria.

Tassa di scambio. – Per il pagamento della tassa di scambio per importi non inferiori a L. 300 per ogni fattura, è obbligatorio il versamento sul conto corrente dell'ufficio del registro del distretto, o mediante postagiro qualora il contribuente sia correntista. Son tenuti pertanto ad aprire un proprio conto corrente postale gli industriali, commercianti ed esercenti inscritti nei ruoli della imposta di ricchezza mobile per un reddito di categoria B non inferiore a L. 15.000, e a versare a titolo di deposito di garanzia, vincolato a favore dell'Amministrazione finanziaria, la somma di L. 500. Tale deposito è di L. 1000 per gli inscritti nei ruoli di categoria B da L. 15.000 a L. 25.000.

Tasse di fabbricazione. – I proprietari di stabili con non meno di 50 fra appartamenti e negozi dati in affitto, sono tenuti ad aprire un proprio conto corrente del quale potranno servirsi per il pagamento delle imposte e sul quale potranno anche accettare il versamento delle pigioni.

Pagamenti a carico dello Stato. – Gli impiegati civili e militari che siano correntisti postali, possono richiedere che siano accreditate sul loro conto corrente le somme ad essi dovute dallo Stato per competenza, stipendi, pensioni, ecc.

Servizi speciali.

Il correntista può chiedere che vengano accreditati sul suo conto corrente:

a) l'importo degli effetti da lui affidati alla posta per l'incasso, o l'assegno gravante pacchi od oggetti di corrispondenza da lui spediti; in tal caso va fatta apposita annotazione sull'indirizzo e sui modelli di accompagnamento degli invii di cui trattasi. Tale sistema può essere richiesto anche nei rapporti con taluni paesi esteri;

b) l'importo di fatture da lui spedite. Il destinatario delle stesse non ha che a presentare ad un ufficio postale qualunque il bollettino Ch 8 di versamento e unirvi la somma relativa;

c) i mandati, buoni ed ordinativi emessi dalle pubbliche Amministrazioni a suo favore;

d) i vaglia e gli assegni postali localizzati a lui diretti, senza che egli vi apponga la firma di quietanza, purchè rilasci, una volta tanto, analoga dichiarazione scritta all'ufficio sul quale i titoli sono tratti;

e) i vaglia telegrafici a lui indirizzati presso il rispettivo Ufficio dei Conti.

Il correntista può disporre del suo credito anche per ordinare pagamenti a proprio favore o a terzi, a mezzo vaglia telegrafici.

LIMITE DELLE OPERAZIONI.

Il limite massimo dei *versamenti* e dei *pagamenti* è:

di L. 100.000 per le operazioni effettuate negli uffici centrali dei capiluoghi di provincia e negli Uffici dei Conti;

di L. 20.000 se operate negli uffici principali fuori dei capoluogo di provincia negli uffici di I classe, e nelle ricevitorie di I e II classe;

di L. 1000 se operate nelle ricevitorie di III classe.

Ne consegue che uno stesso mittente non potrà versare giornalmente a favore di un medesimo correntista, somme eccedenti il limite consentito dalla categoria dell'ufficio presso il quale è eseguita l'operazione· del pari uno stesso correntista non potrà ordinare giornalmente, a favore di un medesimo beneficiario, pagamenti eccedenti i limiti consentiti dalla categoria dell'ufficio pagatore.

Gli *assegni di postagiro*, emessi a favore di correntisti interni possono invece essere tratti per qualunque somma, senza limitazione alcuna. Similmente non v'è alcun limite per le operazioni eseguite presso le Casse Provinciali delle Poste e per quelle eseguite presso qualunque ufficio postale in titoli (vaglia, assegni e buoni postali, mandati di pubbliche Amministrazioni, ecc., ed in genere tutti i titoli esigibili presso l'ufficio postale che effettua l'operazione).

Nei rapporti coll'*estero* invece i *postagiro* non possono normalmente superare l'importo di L. 300 ed è vietata l'emissione di numerosi titoli di detto importo a favore dello stesso destinatario o dallo stesso mittente (R. D. Ministero Finanze 26 maggio c. a.). L'emissione per maggiore importo può tuttavia essere fatta presentando una documentazione che comprovi la necessità assoluta dell'invio delle somme per reali bisogni dell'industria e commercio, o di persone viaggianti all'estero.

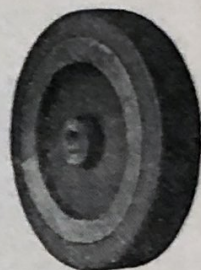
TASSE SULLE SINGOLE OPERAZIONI.

Versamenti:

a) eseguiti negli uffici postali in sede di Capoluogo di provincia: nulla;

b) eseguiti fuori dei capoluoghi:

fino a L. 50	L. 0,15
da L. 50,01 a L. 100	» 0,20
» » 100,01 » » 500	» 0,40
» » 500,01 » » 1 000	» 0,60
» » 1000,01 » » 5 000	» 1 —
» » 5000,01 » » 10 000	» 2 —

e successivamente L. 1 per ogni 5000 lire o frazione, fino al massimo di L. 20 di tassa.

Pagamenti:

a) eseguiti presso gli Uffici dei Conti con assegni all'ordine o localizzati da riscuotersi a *vista*, o nei capoluoghi di provincia con assegni localizzati, purchè le somme siano rimaste inscritte in conto corrente almeno 10 giorni: nulla;

b) eseguiti fuori dei capoluoghi di provincia:

fino a L. 50	L. 0,20
da L. 50,01 a L. 100	» 0,30
» » 100,01 » » 200	» 0,40
» » 200,01 » » 300	» 0,50
» » 300,01 » » 400	» 0,60
» » 400,01 » » 500	» 0,70
» » 500,01 » » 1000	» 0,90

e successivamente L. 0,25 per ogni 1000 lire o frazione fino al massimo di L. 25 di tassa.

Pagamenti con postagiro:

a) a favore di un conto corrente in Italia: nulla;

b) a favore di un conto corrente all'estero:

fino a L. 200	L. 0,20
da L. 200,01 a L. 300	» 0,30
» » 300,01 » » 400	» 0,40

e successivamente L. 0,10 per ogni 100 lire o frazione.

Estratti Conto:

oltre quello annuale (gratuito) L. 0,50.

Copie di Conto:

ogni pagina L. 1.

Interessi delle somme depositate.

Sulle somme versate in conto corrente è corrisposto l'interesse annuo di L. 2,50 %, calcolato quindicinalmente sul credito minimo, purchè non inferiore a L. 100, presentato dal conto nel corso di ogni quindicina. L'iscrizione degli interessi si effettua ad anno solare compiuto.

Risoluzione del rapporto di Conto Corrente.

Si risolve di diritto per disdetta, la quale va data con lettera raccomandata dal correntista o dagli aventi causa. In caso di morte del correntista, o in caso di interdizione, fallimento, inabilitazione o cessazione della Società, gli eredi, o il tutore dell'interdetto, il curatore dell'inabilitato, o il liquidatore della Società, possono continuare a tenere il conto, o chiedere il rimborso del credito ivi scritto.

Inoltro dei bollettini di versamento e partecipazione ai correntisti.

L'Amministrazione Centrale, allo scopo di favorire sempre più lo sviluppo del servizio dei conti correnti, ha escogitato tutti gli accorgimenti possibili, perfezionati da recenti disposizioni ministeriali, perchè il suo funzionamento si svolga con sempre maggiore celerità e precisione, in modo che il correntista, seguendo il movimento di tutte le operazioni a debito e credito effettuate sul suo conto che *giornalmente* gli vengono comunicate, possa agevolmente rilevare subito le eventuali lacune o inesattezze.

SPORT

Automobilismo.

Con il *Gr. Premio di Spagna* disputatosi il 23 settembre sul Circuito di Lasarte a San Sebastiano si concluse il ciclo dei grandi premi a formula unica, che, per poco, non ripeteva esattamente il risultato del *Gran Premio d'Italia* svoltosi quindici giorni prima a Monza sul circuito rinnovato, allo scopo di diminuire le velocità e quindi i rischi per i guidatori. A Monza Caracciola-Fagioli (Mercedes-Benz), alternandosi alla guida avevano coperto i 500 km. alla media di 105 km. 175, precedendo l'Auto-Union di Von Stuck-Leiningen, l'Alfa-Romeo di Trossi-Comotti e la Maserati di Nuvolari. Sul Circuito di Lasarte di complessivi 519 km. Luigi Fagioli vinse con la Mercedes-Benz a 156,226 di media, precedendo di pochi secondi il compagno di marca Caracciola, il quale aveva a 24'' Tazio Nuvolari alla guida della Bugatti, seguito dalla Auto-Union di Von Stuck-Leiningen e della Alfa-Romeo di Varzi-Chiron. Queste cinque vetture avevano finito la corsa nello spazio di due minuti, facendo sì che alle fasi della competizione si interessasse fino all'ultimo la folla convenuta.

Confrontando i due risultati si vede che in Spagna tra Mercedes-Benz e Auto-Union si è interposta la Bugatti, la quale aveva disertato ufficialmente il Gr. Pr. d'Italia e aveva preferito cimentarsi a San Sebastiano dove rivelò le sue eccellenti qualità, prima con Wimille e poi con Nuvolari che da pochi giorni aveva potuto sperimentare la macchina francese del costruttore milanese. Quello di Spagna fu il settimo dei Gr. Premi dell'annata retti dalla formula internazionale ed essi furono conquistati due dall'Alfa-Romeo (Monaco e Francia), due dall'Auto-Union (Germania e Svizzera), due dalla Mercedes-Benz (Italia e Spagna) e uno dalla Bugatti (Belgio).

Quantunque il Gr. Pr. di Spagna sia stato il più veloce dei Grandi Premi a formula unica, la selezione fu quasi nulla; infatti undici delle quattordici vetture partite finirono la corsa e due delle tre vetture eliminate erano di modello superato. Ciò conferma la progressiva messa a punto delle vetture. Infatti Mercedes da Pescara a S. Sebastiano, attraverso il collaudo severo di Monza, ha dimostrato di esser la più pronta, Auto-Union ha dimostrato ancora qualche difetto, forse imputabile al regime del suo motore, che però toccava i 7000 giri al minuto. Bugatti con i successivi esperimenti ha finalmente ottenuto un buon risultato intercalandosi fra Mercedes e Auto-Union a pochi secondi dai vittoriosi. Ed anche Alfa-Romeo ha ricuperato, in confronto delle ultimissime prove che non le erano state favorevoli.

Tra la disputa degli ultimi due Grandi Premi era stata corsa la ***prova in salita del Mont-***

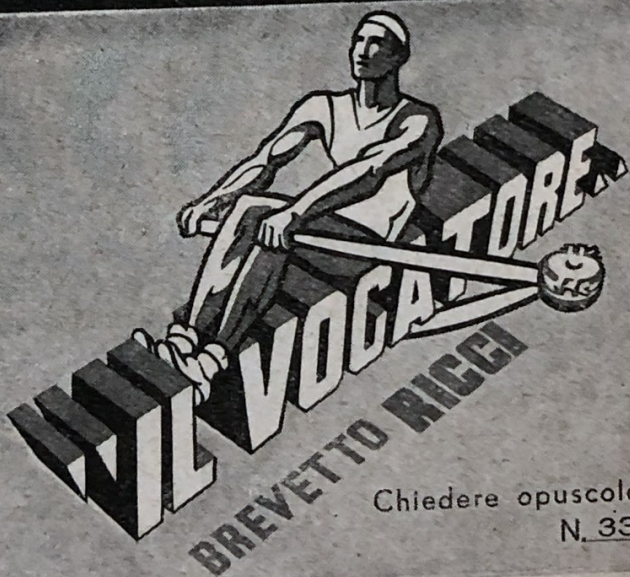
Ventoux, prova istituita da moltissimi anni e che si svolge su un percorso di 21 km., 600. La vittoria assoluta toccò a Von Stuck (Auto-Union) in 13' 38'' 3/5 che precedeva Straight e Falchetto, entrambi su Maserati. Tra le vetture sport la categoria oltre i 2000 cmc. fu vinta da Balestrero (Alfa-Romeo) in 16' 16'' che rappresenta il nuovo *record* della categoria.

La Commissione Sportiva Internazionale si riunì a Parigi per la registrazione delle date delle *maggiori competizioni del 1935*. I Grandi Premi nazionali furono così registrati: 22 aprile: Gr. Pr. di Monaco; 30 maggio: Gr. Pr. d'America; 30 giugno: Gr. Pr. di Francia; 14 luglio: Gr. Pr. del Belgio; 28 luglio: Gr. Pr. di Germania; 31 agosto: Tourist Trophy Gran Bretagna; 8 settembre: Gr. Pr. d'Italia; 22 settembre: Gr. Pr. di Spagna. Inoltre la C. S. I. accordò le seguenti date ai paesi che non organizzano le grandi prove nazionali sopracitate e cioè: 4 agosto: corsa in salita di Grossglockner; 11 agosto: Gr. Pr. Lussemburgo; 18 agosto: Gr. Pr. d'Estate di Svezia; 25 agosto: Gr. Pr. Svizzero; 15 settembre: I° Gran Premio di Olanda; 29 settembre: Circuito Masaryk; 6 ottobre: corsa in salita di Feleac (Romania).

A tutte queste manifestazioni si dovranno aggiungere le moltissime altre di ogni paese e che la C. S. I. esaminerà nella seduta del Calendario.

Motonautica.

I piloti e l'industria italiani hanno conquistato lusinghieri successi alla *riunione veneziana*, la più importante del nostro calendario e quest'anno anche del calendario internazionale. Lusinghieri successi, perchè la rappresentanza straniera era forte e perchè tutti i *records* esistenti vennero migliorati, ad eccezione di quello sul giro del circuito dei canotti senza limitazione. Il Miss Britain di Scott Paine fornì la sua prova alla notevolissima velocità di 177 km. 185 di media oraria, che però non costituisce un *record* mondiale, come molti ebbero ad affermare. Fatta eccezione per le vittorie del Miss Britain e dell'Yzmona di Vasseur, ogni altra gara fu vinta dai nostri piloti.

Fra i fuoribordo fu netta la superiorità di Aldo Daccò e dell'industria italiana. Daccò montava motori Laros così nella classe 1000 quanto in quella 500. Anche nel campo dei fuoribordo da turismo il Laros e i cantieri italiani si affermarono per merito di Soffientini nei 1000 cmc. e di Grotto nei 500 cmc. La prova di Venezia era la prova conclusiva per il Campionato o meglio per il *Trofeo Nazionale dei fuoribordo da turismo* e se Soffientini non correva pericoli nella classe 1000 cmc., Lanfranchi e Daccò dovevano proprio decidere il loro primato sulla Laguna. Ma neppure

dopo questa gara il Campionato era diviso per il punteggio, perchè essi si trovavano a parità di punti. Toccò allora al regolamento, che in caso di parità prevede di classificare primo il pilota che in tre prove di campionato avrà ottenuto la miglior somma di medie, di assegnare il Campionato della 500 cmc. ad Aldo Daccò.

Anche la *Coppa Nazionale dei motoscafi da turismo* si concluse nelle acque della Laguna. La signora Pina Capé, che aveva già quattro punti di vantaggio, consolidò il suo primato con la brillante vittoria nella classe 1500 cmc. Nella classe tre litri Pasini e Silvani si ritirarono entrambi e in testa alla classifica finale dovrebbe restare Pasini. Questi, a Venezia, si impose nella classe tre litri, conquistando la Coppa della Società Veneziana di Navigazione con il Vidoli P. P. M.

Il motore costruito dalla Botta Puricelli dominò nelle due classi 1500 e 3000 e non c'è da far meraviglie, perchè questo tipo di motore già detiene il *record* del mondo dei *racers* 1500. A Venezia ricomparve Carraro con il 1500 che montava Passarin sul suo Mariella 27.

Dopo i risultati di Venezia i tecnici e i critici furono costretti a rilevare come in Italia facciano in questo momento difetto i motori per le grosse cilindrate, mentre per le piccole siamo assai bene attrezzati. Non si possono considerare come motori di produzione corrente nè i Maserati nè gli Isotta Fraschini che sono montati sui nostri più grossi *racers*, ma piuttosto come applicazioni isolate. A Venezia si è perduta la gara nella quale si potevano avere speranze, dati gli scafi nazionali che erano in gara, e dato il *record* che Cattaneo detiene con il suo Asso. E' però doveroso soggiungere che Vasseur vinse forse più per la stabilità e la maneggevolezza del suo canotto che per la potenza assoluta del suo motore. Anche Castiglioni installò un motore d'automobile, l'Alfa-Romeo 2300 con compressore, ma anche questo esperimento è isolato e poi, dal punto di vista internazionale, per ora ciò che più interessa è la serie dei 12 litri.

Ciclismo.

La prova su strada di maggior importanza svoltasi in settembre fu la *Roma-Napoli-Roma* in una tappa sola. Essa è una delle più anziane corse italiane essendo stata disputata per la prima volta nel 1902 quando la vinse il romano Ferdinando Grammel. Dal 1930 non era più stata corsa e già in anni precedenti aveva perduto parte della sua importanza, perchè gli organizzatori la fecero svolgere in due tappe. Quest'anno si ritornò all'antico e, sulle strade completamente rinnovate dal Regime, i corridori malgrado il lungo chilometraggio di 462 km., non faticarono eccessivamente a concludere la gara alla media veramente significativa di 30 km., 537. Sulla pista del velodromo Appio la vittoria toccò a Learco Guerra che riuscì a battere, proprio negli ultimi metri, Umberto Granducci, Piubellini, Bergamaschi e Ruggeri. Giova notare che gli avversari maggiori non parteciparono alla prova, così che Guerra, anche in ciò, ebbe il suo compito reso più facile. Con tale vittoria il mantovano riconfermava il suo titolo di Campione d'Italia che conquistò per la prima volta nel 1930, senza più perderlo.

In una corsa molto disputata sulle strade della Sicilia, il *Giro delle Due Provincie*, Eugenio Gestri di Prato vinse alla media di 30 km., 628 distaccando di tre minuti Camusso che era solo davanti a Michele Mara, Mealli e Giacobbe. Nello stesso giorno venne disputato a *Varese* il *Criterium internazionale* con il concorso dei maggiori campioni e di buoni rappresentanti del ciclismo estero. Ritiratisi nel corso della prova Guerra e Binda — ai quali il pubblico non lesinò le disapprovazioni — la vittoria toccò a Piemontesi, specialista di simili prove, seguito da Rimoldi, Canavesi, Aerts e Battesini.

Successivamente Fermo Castiglioni di Torino vinse il *Premio Cossato*, Mario Lusiani di Milano il *Giro del Polesine*, Armando Zucchini di Bologna la *Coppa Collecchio*, Nello Taddei di Roma la *Coppa Mariano Esposito* a Napoli, il dilettante Aldo Bini di Prato la *IV Coppa Renato Serra* a Cesena, Bruno Miglioranza di Schio la *Coppa Turazza* a Verona, Marco Cimatti il *Giro dell'Emilia* per corridori di 2ª e 3ª categoria.

La anziana corsa *Coppa Bernocchi* di 234 km. con arrivo a Legnano ebbe al traguardo finale un gruppo molto numeroso. Dalla lunga e aspramente contesa volata uscì vittorioso Pierino Rimoldi che coprì i 234 km. alla media di 33 km., 542. Rogora, Canavesi, Cipriani, Sella e molti altri finivano vicinissimi a lui.

Nuoto.

I *campionati italiani di nuoto e di tuffi* ebbero luogo a Roma nel mese di settembre ed essi ottennero risultati confortevoli ad opera dei più giovani elementi dei due sessi. Dei nove nuovi limiti nazionali stabiliti nelle tre giornate di gare, sette infatti furono raggiunti dai giovani. I cosiddetti «assi» misero al proprio attivo soltanto il nuovo *record* della staffetta olimpionica. I risultati delle numerose prove furono i seguenti in ordine di esecuzione: m. 1500 stile libero: 1º Costoli in 21' 03''. Staffetta artistica 3×100: 1º Lazio (Scalia, Benuzzi, Lisarchi) 3' 49''. Iuniori metri 100 stile libero: 1º William Lisardi in 1' 05'' 4/5; m. 100 dorso: 1º Scalia in 1' 20'' 4/5. Staffetta artistica 3×50: 1º Ginnastica Triestina in 1' 45''. Tuffi dal trampolino m. 3: 1º Jordan p. 66,02. Donne: Guirin p. 44,70. Allieve: 1º Pretoso Ilda p. 22,58. Metri 100 dorso: 1º Giovanna Scherl in 1' 37''. Metri 200 rana: 1º Silvia Struckel in 3' 38'' 4/5. Allieve m. 50 stile libero: 1º Narcisa Rudier in 33'' 1/5. Seniori. Tuffi dal trampolino: 1º Marianetti p. 109,48. Metri 100 dorso: 1º Vecchi in 1' 17'' 2/5. Metri 200 stile libero: 1º Signori in 2' 22'' 2/5. Metri 200 rana: 1º Bertetti in 3' 03''. Metri 400 stile libero: 1º Costoli in 5' 08'' 4/5. Juniori. Tuffi dal trampolino: 1º Marianetti p. 86,32. Metri 200 stile libero: 1º Ravera in 2' 28'' 1/5. Metri 200 rana: 1º Pawlicech in 3' 09'' 4/5. Metri 1500 stile libero: 1º Schipizza in 22' 37'' 4/5. Allievi: metri 50

orso: 1º Mezzadri in 36'' 2/5. Staffetta 4×100 le libero: 1º Lazio (Lacchè, Stokel, Zenobi, sardi). Donne metri 50 dorso: 1º Grazia Ru- er in 40'' 1/5. Metri 100 rana: 1º Thea Co- elli. Staffetta 3×100: 1º Ginnastica Triestina Toso, Lochar, Sulligi). Metri 400 stile libero: 1º Ines Sulligi in 6' 38'' 2/5. Seniori tuffi dalla piattaforma m. 10: 1º Di Biasi p. 102,82. Me- tri 100 stile libero: 1º Gambetta in 1' 03'' 4/5. Juniori tuffi dalla piattaforma m. 5 e 10: 1º Morcket p. 58,38. Metri 400 stile libero: 1º Schipizza in 5' 34'' 2/5. Staffetta artistica 3×100: 1º Lazio (Scalia, Motolese, Livaroli). Allievi m. 50 stile libero: 1º Battitori in 28'' 2/5. Metri 200 stile libero: 1º Lacchè in 1' 31'' 4/5. Metri 100 a rana: 1º Ghira in 1' 25'' 2/5. Donne. Staffetta artistica: 1º Gin- nastica Triestina (Scherb, Struckel, Sulligi. Metri 100 stile libero: 1º Ines Sulligi. Staf- fetta 3×50 stile libero: 1º Triestina di Nuoto (Boscati, Prekop, Ruzier) in 1' 46'' 4/5.

Calcio.

Scriviamo mentre il *Campionato* ha messo per la prima giornata in lizza le 16 squadre di divisione nazionale A e le 32 di divisione nazionale B, quest'ultime divise in due gironi e preferiamo attendere gli ulteriori sviluppi della formidabile competizione prima di farne la cronaca ed emettere qualche giudizio critico. Mandiamo piuttosto un plauso sincero e con- vinto all'undici della Bologna sportiva, il quale ha saputo con indomito cuore battere tutti gli avversari e conquistare all'Italia per la seconda volta la *Coppa Europa*, nella quale erano pur caduti squadroni nazionali come la Juventus, campione d'Italia, l'Ambrosiana-Inter e il Napoli. La vittoria della Bologna Sportiva ebbe il merito di riconfermare che il calcio « azzurro » è ben degno del titolo di Campione del mondo, conquistato nello scorso maggio a Roma dopo essersi battuto con i più forti rivali eliminando gli Stati Uniti, gli inaspettatamente formidabili campioni di Spagna, la squadra favorita del torneo, e cioè l'Austria, e infine la Cecoslovacchia che, a sua volta, aveva eliminato altre fortissime squadre. Anche per questo l'undici vittorioso della Coppa d'Europa merita la riconoscenza di tutti gli sportivi.

La terza edizione della *Coppa Internazionale* procede con ritmo rallentato, così che il torneo iniziatosi il 2 aprile 1933 con la partita Sviz- zera-Italia a Ginevra non si concluderà che il prossimo anno. La prima edizione fu vinta dall'Italia con 11 punti e la seconda, con lo stesso punteggio, dall'Austria. L'attuale com- petizione ha visto a tutt'oggi la disputa di 9 delle 20 partite che comporta lo svolgimento generale e precisamente: Italia-Svizzera 3 a 0, Italia-Cecoslovacchia 2 a 0, Ungheria-Sviz- zera 3 a 0, Italia-Ungheria 1 a 0, Italia-Sviz- zera 5 a 2, Austria-Italia 4 a 2, Austria-Sviz- zera 3 a 2, Cecoslovacchia-Ungheria 2 a 2 e

Austria-Cecoslovacchia 2 a 2. La classifica alla fine dello scorso settembre vedeva in testa l'Italia con 8 punti conseguiti in 5 partite (vittorie con la Svizzera due, con la Cecoslovacchia e con l'Ungheria e sconfitte con l'Austria) seguita dall'Austria con punti 5 su 3 partite giocate, dall'Ungheria con punti 3 su 3 partite, dalla Cecoslovacchia con punti 2 su 3 partite e dalla Svizzera senza alcun punto all'attivo nei quattro incontri disputati.

Per ciò la lotta è sempre aperta fra Italia ed Austria ed il vantaggio degli azzurri (3 punti) per quanto rilevante, ha un'importanza relativa, perchè gli Italiani devono disputare soltanto tre partite, mentre l'Austria ne ha in calendario cinque. L'Italia si deve ancora incontrare con l'Ungheria (in Italia) e in campo avversario con l'Austria e con la Cecoslovacchia, mentre l'Austria ha in programma questi incontri: con la Cecoslovacchia a Praga, con l'Ungheria a Budapest e con l'Italia, con la Svizzera e ancora con l'Ungheria a Vienna. Il calendario appare favorevole all'Austria; ma vi sono tre punti di margine a nostro favore e non è detto che gli azzurri debbano proprio perdere i due incontri fuori casa. La Cecoslovacchia e l'Ungheria che pure devono ancora disputare cinque incontri, sono da ritenere escluse, dato il loro attuale punteggio, dalla lotta per il primato.

A completare la rosa delle venti partite della 3ª Coppa Internazionale mancano pertanto questi confronti: Cecoslovacchia-Italia, Italia-Ungheria, Austria-Italia, Cecoslovacchia-Austria (già disputata nel 1933, ma non ritenuta ufficiale), Austria-Svizzera, Austria-Ungheria, Ungheria-Austria, Svizzera-Ungheria, Ungheria-Cecoslovacchia; Cecoslovacchia-Svizzera e Svizzera-Cecoslovacchia.

Atletica.

A Torino ebbero luogo nello Stadio Mussolini i *Campionati europei*, organizzati per la prima volta. Bisogna, prima di parlare dei risultati tecnici, riferire l'impressione suscitata in tutti gli atleti, dirigenti, tecnici e giornalisti stranieri dalla perfetta organizzazione italiana, dallo sportivo contegno di tutte le autorità e del pubblico, dalla accoglienza signorile e cordiale della popolazione torinese. Le spontanee dichiarazioni dei convenuti dall'estero servono di conferma dello spirito nuovo che presiede alle manifestazioni dello sport italiano e devono convincere tutti che il nostro Paese — per l'impulso dato dal Fascismo allo sport — è ormai maturo per ottenere le massime assise dello sport. Intendiamo parlare della Olimpiade 1940 che Roma legittimamente ormai aspetta di organizzare, perchè potrà dare al Comitato Olimpico Internazionale tutti gli affidamenti di sapere e di volere, nel modo più degno, presentare per quell'occasione l'attrezzatura completa voluta da un avvenimento di così eccezionale importanza. Sarà quello il riconoscimento ufficiale della maturità organizzativa e sportiva del nostro Paese e contribuirà a render ancor più glorioso nel mondo il nome della nuova Italia.

Dal complesso della grandiosa manifestazione, alla quale atleti di quasi tutte le Nazioni di Europa hanno partecipato, i rappresentanti italiani non hanno complessivamente dato quei risultati che i più si aspettavano. Ma neppur si può dire che non si sia notato un lento movimento di ascesa che gli esperti assicurano che sarà più notevole nelle prossime stagioni. Il solo Beccali riuscì a conquistare il primato nella prova dei 1500 metri, senza per altro segnare il tempo che aveva fatto l'anno prima. Alcuni nostri atleti si classificarono in posizioni molto lusinghiere e Lanzi, ad esempio, che sembra sia una reale speranza avrebbe potuto vincere la corsa degli 800 m. se nella batteria, in cui battè Ny, vincitore di Beccali, non si fosse prodigato eccessivamente, tanto da risentirsi dello sforzo. Il secondo posto in una gara di Campionato di Europa è certamente lusinghiero. Ma si deve coraggiosamente ammettere che in alcune altre specialità della atletica leggera alcuni risultati parvero inferiori alle rosee previsioni ed anche al valore di taluni dei nostri rappresentanti.

La classifica dei Campionati fu la seguente: 1° Germania p. 123, Finlandia p. 95, Ungheria p. 67, Italia p. 61, Svezia, p. 59, Olanda p. 47, Francia p. 43, Norvegia p. 20, Lettonia p. 16, Estonia p. 19, Polonia p. 15, Svizzera p. 11, Grecia, Cecoslovacchia e Danimarca p. 4, Austria p. 2. Da questa graduatoria si vede come la superiorità della Germania sia veramente notevole. Essa non soltanto ha partecipato in pieno, ma ha presentato a Torino atleti superbamente preparati e attrezzati in modo perfetto. Con i suoi 123 punti essa lascia esattamente a mezza strada gli azzurri italiani, i quali avrebbero potuto, con una leggera maggior fortuna classificarsi al terzo posto davanti all'Ungheria e quindi sulla scia della Finlandia. Se dal quarto posto raggiunto si guarda alle Nazioni classificate dopo l'Italia vi può anche esser motivo di rallegramento, a patto però di trarre sprone per migliorare la posizione.

In settembre le atlete italiane parteciparono a due incontri: il primo a *Vienna*, il secondo a *Budapest*. Perdettero il primo e vinsero invece il secondo. Le rappresentanti dell'atletismo femminile, talune delle quali avevano conquistato il titolo di campione mondiale alla manifestazione universitaria di Torino, si difesero arditamente contro le avversarie austriache, riuscendo a migliorare due *records* nazionali. A Budapest vinsero sei delle nove gare di cui era composto il programma, migliorando quattro *records* nazionali e cioè quello del peso per merito della Bertolini, dei 100 metri piani per merito della Valla, del salto in lungo con la Testoni e infine della staffetta 4×100 che era composto dalle atlete Bullano, Coselli, Testoni e Valla. Gli esempi dati dall'esiguo ma coraggioso manipolo delle atlete italiane dovrebbero servire a diffondere l'atletismo femminile fra maggiori nuclei di praticanti, affinchè si possano migliorare le affermazioni in campo internazionale.

SCAVI · SCOPERTE

I risultati d'un anno di scavi presso la romana Vindonissa.

La società « Pro Vindonissa » costituita fra un gruppo di amatori svizzeri della romanità, accanto ai quali figura il nostro Fascio di Baden, ha riassunto in una relazione presentata ai propri soci gli interessanti risultati dei lavori svolti durante un anno di gestione nella località dove i legionari dell'Impero avevano costruito un campo trincerato, che presto assunse l'importanza di città militare. Vindonissa sorge infatti in un pianoro difeso dai tre maggiori fiumi dell'Elvezia, la Reuss, la Limath e l'Aar, ed era quindi un passaggio obbligato rispettivamente verso le valli di Lucerna, Zurigo e Berna, mentre costituiva un ottimo presidio per le azioni d'oltre Reno.

Durante il 1933 i Dott. Eckinger e Laur Berlat, che sovrintendono agli scavi di Vindonissa, hanno continuato sistematicamente gli scavi lungo il *cardo maximus*, ossia la via principale che divideva simmetricamente la città e dove già qualche anno fa erano stati scoperti resti di ricche terme. Gli archeologi hanno potuto così stabilire che le costruzioni sono state eseguite in cinque periodi diversi: l'ultima, o la più recente di tali costruzioni, consiste in una immensa piazza completamente coperta, le cui tegole portano il sigillo della II Legione, la quale fu di guarnigione in Svizzera fra il 70 e il 100 dopo Cristo. Alla XXI Legione (47-69 dopo Cristo), vanno attribuiti invece, alcuni edifici, uno dei quali composto di dodici elegantissimi locali, dalle pareti affrescate con perizia e vivo senso d'arte.

Si risale quindi ai lavori della XIII Legione (25-47 dopo Cristo), che costruì vasche da nuoto e canali per l'acqua potabile; e a quelli compiuti tra il 25 e il 30 dopo Cristo, fra cui si notano terme costruite in legname, le quali sono molto interessanti anche per le placche e i rivestimenti di piombo; la vasca centrale di queste terme aveva una profondità di 42 centimetri.

La determinazione di queste varie epoche (soltanto per il periodo fra il 15 e il 25 riesce problematico il rintracciare una sicura documentazione) è stata resa più facile dalla scoperta di numerosi pezzi di ceramiche, di oggetti di bronzo, di ferro, di piombo, di vetro, ecc., e segnatamente di alcune centinaia di monete. Anche a Vindonissa i legionari dell'Impero conducevano una vita fervidamente attiva: mentre pure ad essi e segnatamente a quelli che per le ferite o l'età dovevano lasciare l'effettivo servizio militare, va attribuita la gloria di aver dissodato e fertilizzato una buona parte del territorio, come dimostrano le ville e le fattorie di cui si continua a trovar traccia in tutta la Svizzera e segnatamente nel Cantone di Argovia e sulle prime pendici del Giura.

Affreschi del 1500 a Giuliano di Lecce.

Nella Chiesa Matrice di Giuliano di Lecce, nel corso di alcuni adattamenti fatti a cura del Rag. Oscar Fuortes son venuti alla luce due affreschi, uno del 1500 raffigurante in grandezza naturale la Vergine con in grembo il Divino Redentore bambino, reggente il mondo sulla mano. Questo affresco era coperto da uno strato di intonaco, mentre addirittura coperto da doppia soprastruttura in muratura se ne è scoperto un secondo, di età meno antica, raffigurante la Resurrezione. Non è stato possibile mettere completamente in luce quest'ultimo, meglio conservato; mentre il primo è alquanto danneggiato dall'intonaco sovrapposto.

Il Prof. Renato Bartoccini, sopraintendente ai monumenti e antichità delle Puglie, si è subito interessato dei ritrovamenti, inviando da Bari l'ispettrice signorina Maria Luceri.

TRA I LIBRI

ADOLFO VENTURI. – *Storia dell'Arte Italiana, La Pittura del Cinquecento*, Volume IX, Parte VII. – Hoepli, Milano, 1934-XII; pag. 1214 con 677 incisioni: L. 150.

E' il volume dei pittori manieristi per eccellenza. Selva foltissima e intricatissima. Un altro storico vi si sarebbe facilmente smarrito e ci avrebbe dato aridi elenchi di opere e minuziosi dati biografici. Il Venturi, da quel grande signore della critica ch'egli è, vi si muove invece a suo agio e di ognuno dei moltissimi artisti studiati sa cogliere la fisionomia artistica con brevi tratti incisivi, sa indicare l'opera o le opere più significative, dopo un vastissimo lavoro di analisi e di selezione. Il che non significa che delle maggiori figure, come Jacopo Palma il Giovane, il Padovanino, il Salviati, Girolamo Muziano, il Ligozzi, Luca Cambiaso, il Baroccio, Francesco Vanni, i Carracci, egli non abbia trattato con la dovuta ampiezza. E le caratteristiche di ogni pittore sono ripresentate, in forma anche più icastica, nei sommari e nell'indice, sì che un volume, che alla lettura poteva riuscire grave, è invece reso agile per la consultazione.

ALDO FORATTI. – *Arte Antica*, Parte Prima (*Egitto, Mesopotamia, Creta e Cirene*); Parte Seconda (*Dall'età greca arcaica alla fine dell'ellenismo*); Parte Terza (*Fenicia ed Etruria*); Parte Quarta (*Roma*). – Milano, Signorelli, 1933 e '34, rispettivamente pag. 16 con 230 ill., L. 10; pag. 268 con 360 ill., L. 15; pag. 128 con 151 ill., L. 10, pag. 206 con 247 ill., L. 15. Le quattro parti rilegate elegantemente in tela ed oro: L. 40.

Con questi quattro volumi l'A. completa una sua opera precedente sull'arte italiana. Nei libri che abbiamo sott'occhio ci sembra doveroso lodare innanzi tutto la copia e la giudiziosa scelta delle illustrazioni, impresa forse relativamente facile per il secondo, per il terzo e per il quarto volume, non così per il primo; merito questo che l'A. attribuisce nella prefazione alla larghezza di mezzi fornitigli dall'editore, ma che ci sembra ridondi in gran parte anche a onore del primo, perchè scegliere tanto giudiziosamente, com'egli ha fatto, in un materiale, sia pure, com'egli scrive «d'eccezione», cercato dovunque in Italia e all'Estero, richiede conoscenza perfetta e gusto sicuro.

S'aggiunga il perfetto parallelismo ed equilibrio fra le 989 illustrazioni e il testo, per cui non avviene mai che questo appaia come la didascalia di quelle; sempre parola e figura si integrano in rispondenza perfetta.

Il testo è perspicuo, vivo, piacevolissimo. Data la natura dell'opera, che si rivolge agli studenti dei Licei e alle persone colte e quindi ha carattere prevalentemente didattico ma senza alcuna ostentazione, viene evitata la polemica e sono riferite le opinioni più accreditate e più recenti. Solo per mostrare l'interesse che ci ha destato la lettura, notiamo che l'A. non ha accettato qualche moderna interpretazione della così detta *Erinni dormiente* del Museo Ludovisi, la quale per alcuni è un'*Amazzone ferita*, e della *Vittoria* di Brescia. Così, a proposito della celebre *Leonessa ferita* del Museo Britannico, si poteva far notare l'acuta osservazione del vero da parte dell'ignoto artista nella rappresentazione della belva ferita nel midollo spinale e colpita da paraplegia posteriore. Ma questi sono meno che nèi. L'opera onora la produzione libraria italiana, anche sotto l'aspetto editoriale, e avrà certamente numerose ristampe.

P. VITTORINO FACCHINETTI. – *San Bernardino da Siena, mistico sole del secolo XV*. – Pag. 611, con numerose illustrazioni e tavole a colori fuori testo, rilegato in tutta tela. – Casa Editrice Santa Lega Eucaristica, Milano, 1933: L. 70. (Rilegato in tela L. 90).

L'A., che aveva già dato al pubblico degli studiosi e dei devoti due memorabili opere su San Francesco e Sant'Antonio, completa ora la trilogia francescana con questo lussuoso volume dedicato a San Bernardino. Il quale ci appare, oltre tutto, un Santo squisitamente turista, sospinto dall'ardore del suo apostolato attraverso tutta l'Italia Settentrionale e Centrale. L'A. lo segue, con intelligenza, con amore e sulla base di una ricca documentazione, in questo inesausto peregrinare, e ce lo presenta nell'austerità della dottrina, nella fermezza dell'azione, che seppe tener testa a principi e a plebei, nella sua eloquenza fiammeggiante e arguta, fustigatrice d'ogni corruzione.

Tra il copioso materiale illustrativo figurano numerosi i costumi e le vedute e piante antiche di città. Accurati indici alfabetici rendono agevole la consultazione dell'opera, la quale ci fa anche rivivere uno dei più interessanti periodi della storia italiana.

L'opera della Milizia della Strada nel 1° quinquennio. – Ed. Azienda Autonoma Statale delle Strade, Roma, 1934-XII.

La pubblicazione, dovuta alle cure del Comm. Ugo Leonardi, Comandante la Milizia Nazionale della Strada, efficacemente illustra per mezzo di grafici nitidi e di rara evidenza, la costituzione, l'organismo, le giurisdizioni, i reparti della Specialità e l'imponente opera svolta da detto Corpo nelle singole regioni e nei singoli campi dell'attività ad esso demandata. Ne risulta una documentazione imponente, che sta a dimostrare l'utilità pratica dei risultati per la regolamentazione del traffico e l'osservanza delle leggi relative.

MEYERS REISEBÜCHER. – *Ostpreussen, Danzig, Memelgebiet*. – Pag 192, 12 carte geografiche, 14 piante, 1 tabella dei segni nautici convenzionali e 15 illustrazioni. 2ª edizione (1934). – Lipsia, Bibliographisches Institut: 3,80 RM.

Buona guida regionale della Germania nordorientale e territori adiacenti con i suoi pittoreschi monumenti, con la bellezza malinconica dei suoi numerosi laghi e con la sua costa orlata di dune sabbiose. Ottimo il corredo cartografico.

ANTONIO FERRO. – *Salazar – Il Portogallo e il suo capo.* – Traduzione dal Portoghese di Corrado Zoli. – Roma, Sindacato Italiano Arti Grafiche, pag. 284.

Un valoroso giornalista portoghese amico dell'Italia, riproduce i suoi colloqui con Oliveira Salazar, l'uomo che ha salvato il Portogallo dai disordini interni e dai cattivi governi parlamentari. Attraverso le dichiarazioni e i pensieri del dittatore Portoghese, il lettore italiano non solo troverà una sincera e reale ammirazione per il Duce e per l'Italia, ma assisterà al successivo imporsi e trionfare dell'idea fascista come legge di governo e legge morale. Il volume è arricchito da una prefazione del traduttore, S. E. Corrado Zoli, che ci informa sugli avvenimenti portoghesi degli ultimi anni.

Cap. ANTONIO CALEGARI. – *Il Mare nella Natura.* – Pag. 152, con numerose illustrazioni e schizzi. – Ed. Antonio Vallardi, Milano, 1934: L. 3.

E' un'altra gemma di quella preziosa collana di divulgazione scientifica che va sotto il nome di Biblioteca Popolare di Cultura « Vallardi », e costituisce una completa e valida sintesi delle scoperte fatte in argomento dalla scienza moderna.

Dott. Ing. A. BANFI. – *Radiotelevisione.* – Manuale tecnico volgarizzativo accessibile a tutti. – Bemporad, Firenze, 1934-XII, pag. 186, 126 ill. e 6 tav., rilegato: L. 15.

G. G. CACCIA. – *La Televisione.* – Sonzogno, Milano, 1934-XII, pag. 352 e 304 ill.: L. 10.

Gli studi per la televisione interessano un numero rapidamente crescente di persone: è ormai una certezza che il miracolo della radio sarà presto completato da quello della visione a distanza messa alla portata di tutti. Ambedue i manuali sopra indicati offrono una trattazione semplice e pratica dello stato attuale dell'appassionante problema. Il primo è più tecnicamente sviluppato, come quello che si rivolge a chi già abbia cognizione dei principi dell'elettrotecnica e della radiotecnica; mentre il secondo, che si rivolge al pubblico di media cultura, è più sintetico.

ISTITUTO DI STUDI ROMANI. – *Gli studi romani nel mondo.* – Vol. I. Pag. 208 con tav. f. t. - Ed. Cappelli, Bologna, 1934-XII: L. 20.

Del rinato culto della Romanità, in Italia e all'estero, testimonia eloquentemente il fiorire di studi romani, che trova nel benemerito Istituto che ad essi s'intitola un elemento propulsore e coordinatore di prim'ordine. In questo volume, primo di una serie che ci auguriamo copiosa, è raccolto il testo delle conferenze sugli Studi Romani nel Mondo, tenute nell'Anno Accademico 1932-33 dei Corsi Superiori di Studi Romani. Insieme con la conferenza sul « Diritto Pubblico Romano negli Studi italiani del secolo XX », con cui S. E. De Francisci, Ministro Guardasigilli, inaugurava l'Anno Accademico, sono riprodotti studi di A. W. Van Buren per l'America, di M. Vaes per il Belgio, di B. Jensovsky per la Cecoslovacchia, di J. Carcopino per la Francia, di Curtius per la Germania, di T. Muto per il Giappone, di I. A. Richmond per l'Inghilterra, di H. M. R. Leopold per l'Olanda, di A. Boethius per la Svezia, di G. Miskolczy per l'Ungheria.

G. MAGRINI, M. PICOTTI, P. REVELLI. – *Partecipazione italiana alla Mostra Oceanografica internazionale di Siviglia (1929).* – Pubblicato a cura di P. Revelli. – Stab. Italiano Arti Grafiche, Genova, 1934-XII, pag. 216, con 21 tavole e 3 annessi: L. 60.

È, nella parte essenziale, il catalogo della mostra italiana ordinata dal Consiglio Nazionale delle Ricerche in occasione del Congresso Internazionale Oceanografico, Idrografico e Idrologico di Siviglia, mostra di strumenti oceanografici, di pubblicazioni, di manoscritti, di carte, ecc., fra cui una serie di documenti attestanti la genovesità di Colombo.

BAEDEKER. – *Mittelmeer (Seewege, Hafenplätze, Landaüsflüge) mit Marokko, Algerien, Tunesien.* – Pag. 584, con 43 carte e 46 piante di città. – Karl Baedeker, Lipsia, 2ª edizione, 1934.

E' la seconda edizione (la 1ª risale all'anteguerra), perfettamente aggiornata, del volume *Mediterraneo* che descrive le vie marittime, i porti, le principali città delle coste del Mediterraneo. In questi anni in cui le crociere hanno preso una popolarità impensata questo volume si rivelerà quanto mai utile. Nel capitolo «Libia» è messa in luce l'opera dell'Italia fascista e il rapido fiorire della colonia. Il corredo cartografico è, come sempre nelle opere della Casa Baedeker, ricco ed accurato.

KARL BAEDEKER. – *Madeira, Azoren, Kanarische Inseln.* – Handbuch für Reisende, pag. 112, 17 carte e 6 piante. – Karl Baedeker, Lipsia, 1934: 5 RM.

Guida del notissimo e accuratissimo tipo Baedeker, con tutte le indicazioni desiderabili sulle regioni indicate nel titolo e sulle vie d'accesso, corredata di ottime carte e piante.

PIETRO TROTTO. – *L'insegnamento della geografia.* – Ed. A. Vallardi, Milano, pag. 136: L. 5.

Nella prima parte l'A. dimostra, in base a pubblicazioni ufficiali e a giudizi di competenti, come l'insegnamento della geografia nelle scuole medie non sia stato tenuto in passato, e forse non lo sia neppure oggidì, nella dovuta considerazione. Nella seconda parte, avvalendosi della sua lunga esperienza, rileva i difetti e gli errori che si riscontrano nell'insegnamento di questa materia nelle scuole elementari, gli uni e gli altri imputabili soprattutto alla insufficiente preparazione tecnica e pratica, e suggerisce la via da seguire affinchè l'insegnamento corrisponda all'importanza sempre maggiore che la geografia va assumendo nella vita degli Italiani.

LUIGI GABRIELE PORTA. – *Omnia Orientis.* – Note critiche sul problema economico giuridico della pace e in rapporto all'Oriente Europeo, Africano e all'Asia. – Milano, via Manzoni 39: L. 5,50.

L'opuscolo contiene lo statuto della fondazione «Omnia Orientis» ideata da L. G. Porta, seguito da un'ampia esposizione delle ragioni e degli scopi della fondazione, che si propone, in breve, lo studio e la divulgazione di problemi che riguardano l'Oriente e lo sviluppo delle relazioni economiche e intellettuali con l'Oriente europeo, asiatico e africano.

ORESTE F. TENCAJOLI – *Le Chiese di Bastia.* – Estratto dalla Rassegna «L'Economia Nazionale», anno XXVI, gennaio-marzo 1934.

L'A., ben noto per molti altri studî sulla Corsica, sull'arcipelago Maltese, ecc., rievoca in due puntate le vicende delle chiese maggiori e minori di Bastia: rievocazione che gli consente di spingere lo sguardo su alcuni scorci di storia dell'isola, non privi di interesse. Lavoro diligente e conclusivo.

A. BALLIANO e G. SOAVI. – *L'Italia sul mare nella grande guerra.* – Chiantore, Torino, 1934-XII, pag. 328: L. 15.

Più che una storia della Marina italiana nella grande guerra, è questa una larga sintesi delle glorie dell'Armata dalle sue origini alla guerra italo-turca e alla fine della grande guerra. Particolarmente interessante la parte «La Marina da guerra e le Colonie».

G. DEVICH. – *Documenti per la Storia di Spalato.* – Zara, E. De Schönfeld, 1934-XII; estratto dalla «Rivista Dalmatica», pag. 80.

L'opera è dovuta al canonico Giovanni Devich, che la condusse a termine verso il 1890; ne fu allora pubblicata solo una piccola parte; oggi viene edita integralmente come dignitosa risposta alle feste che Spalato ha celebrato nella ricorrenza cinquantenaria della caduta dell'amministrazione del Comune spalatino in mano ai Croati, favoriti dall'Austria. Il libro è assai superiore al titolo, perchè è una vera storia di Spalato, condotta con rigore scientifico, ed è una dimostrazione perentoria del titolo che l'Autore aveva posto al proprio lavoro: «Spalato mai croata!».

La Costa orientale dell'Adriatico e dell'Jonio. – 3 tavole a colori, edite dalla Compagnia Adriatica di Navigazione di Venezia.

E' una interessante utilissima carta plastigrafica della costa istriana, dalmatica e albanese, lungo la quale si svolgono i servizi postali e turistici gestiti egregiamente da detta Società; servizi le cui linee si trovano registrate nella cartina schematica segnata sul verso di ciascuna tavola.

La carta viene distribuita gratuitamente a coloro che hanno interesse a conoscere detti servizi; e costituisce un ottimo sussidio per l'orientamento del turista durante la navigazione fra le numerosissime isole e i frequenti canali.

MIRKO ARDEMAGNI. – *Il Re in Africa.* – Mondadori, 1934-XII; pag. 296, con 32 illustr. fuori testo: L. 30.

Non è una cronaca; è un commento appassionato, spesso emozionante non tanto nelle parole quanto nel modo di presentare i fatti, dei viaggi compiuti dal Re Vittorioso in Tripolitania, Eritrea, Egitto, Cirenaica. Chi conosce i luoghi li vede rievocati dalla parola colorita e viva dello scrittore; chi non li conosce sarà invogliato a una visita.

R. DOGLIO. – *Courmayeur e il Monte Bianco.* – Vol. 10° della «Guida delle Valli d'Aosta». Lattes e C., Torino, 1934-XII, pag. 178 e numerose illustrazioni: L. 7.

Nella scarsità di pubblicazioni turistiche e alpinistiche aggiornate su quella che è ritenuta la più bella delle vallate delle Alpi, la serie di guidine dell'Editore Lattes è veramente meritevole e ben venuta. E' questo il 10° vol., curato da R. Doglio; guidina prevalentemente turistica, ma che dà anche una descrizione del Monte Bianco e dei monti che attorniano Courmayeur largamente sufficiente per chi non sia alpinista in senso stretto.

... SCARIN. – *Le oasi del Fezzàn, ricerche ... osservazioni di geografia umana.* – Volume primo. Bologna, Zanichelli, 1934-XII, pag. 208, con 104 figure nel testo e 2 tavole fuori testo: L. 30.

... si è scritto intorno al Fezzàn dopo la sua conquista e certamente uno dei migliori contributi alla conoscenza della suggestiva regione è ... diligentissima opera, specchio fedelissimo, ... fino allo scrupolo, fotografico delle ... attuali della regione. Ma l'Autore non ... di vista il quadro generale; infatti il libro ... con una chiara sintesi, alla quale il lettore frettoloso può limitarsi. Moltissime piante, grafici, numerose e ottime fotografie aiutano ... rendere interessante la lettura anche attraverso ...

... RIZZATTI. – *Quis? Quando? Dati e ...* – G. B. Paravia e C., Torino, 1934-XII.

Il libro si propone di venire in aiuto di coloro ... ignorano o non ricordano più: nomi di scopritori o d'inventori, di autori di « pensieri », di massime, di motti; date di scoperte o di avvenimenti; imprese di nazioni, di città, di famiglie; battaglie memorabili, trattati di pace; notizie precise sulle origini di città, di monumenti, ecc. Fra la congerie di dati e date che potevano rientrare nella trattazione, l'Autore ha fatto una scelta varia, talora anche disuguale, ma è evidente che un'opera fatta ha bisogno di più edizioni per raggiungere l'equilibrio desiderato.

... MAZZOTTI. – *Grandi imprese sul Cervino.* – Pag. 246. – Ed. « L'Eroica », Milano: L. 10.

Dopo le opere classiche di Whymper, di Guido Rey e del Wundt, questa del Mazzotti (già favorevolmente noto per altre pubblicazioni alpinistiche che hanno incontrato notevole fortuna) è certo una delle più avvincenti che siano state dedicate alla grandiosa montagna. Il volume, tutto narrativo, procede agile, efficacissimo, descrivendo le epiche lotte combattute sulle pareti e le creste del colosso, dalla celebre impresa di Whymper (1865) a quella ultima di Ollietti, Crétier e Gaspard (1933) per aprire nuovi itinerari alla vetta insigne; lampi eroici ed eventi tragici formano il tessuto di questa storia esaltante, che si legge tutta d'un fiato.

ALDO DE RINALDIS. – *Gioacchino Toma* nella collezione « I Maestri della Pittura Italiana dell'Ottocento ». – Milano, A. Mondadori, 1934-XII, pag. 254, con 63 tavole 5 disegni, 2 ritratti, 2 caricature, 4 tricromie.

Attraverso un'adolescenza tormentata e infelice il Toma manifestò spontaneamente la « necessità di esprimersi in segni di figure », ritrovò attraverso le dure necessità della vita la sua via, fu autodidatta e ascoltò sè stesso, inconsapevole o estraneo quasi sempre ai problemi della pittura a lui contemporanea. Per questo e per l'essenza della sua arte, come fu definita, di « poeta grigio » e fuori della tradizione pittorica napoletana, egli fu a lungo un incompreso. Belle, acute le pagine che gli ha dedicato il De Rinaldis, belle le molto suggestive illustrazioni, di aristocratico decoro la veste tipografica.

ITALO BUSCAGLIA. – *Il Sentiero, pagine sulla montagna.* – Presso la Libreria Baldini e Castoldi, Milano, 1934-XII, pag. 136: L. 6.

Pagine svelte, stile agile e aderente alla materia, fresche impressioni di un innamorato della montagna, alpinismo escursionistico adatto a tutti, ricca fonte di dolci emozioni.

Dott. Leonida Macciotta - Dott. Cesare Vittorelli. – *Commento teorico-pratico al Nuovo Testo Unico della Legge Comunale e Provinciale.* – Como, Tip. Ed. Cesare Nani, 1 vol., di pag. 760: L. 45.

Il nuovo Testo Unico, riportato integralmente è inframezzato, articolo per articolo, da una piana e ad un tempo accurata esegesi, nella quale il testo della legge è ampiamente commentato e dotato degli opportuni riferimenti. Frutto della larga competenza di due studiosi, l'opera si raccomanda quale preziosa guida a tutti coloro che per esigenze professionali o per particolari circostanze devono consultare la nuova importantissima Legge.

Giusta Nicco. – *Jacopo della Quercia.* – Firenze, Bemporad, 1934-XII, pag. 128 più XLVII tavole fuori testo, con 64 illustrazioni: L. 25

In questo studio condotto con molto amore, acume e scienza, finissimo nell'analisi e serrato nella sintesi, è particolarmente lumeggiata l'opera del Grande in quanto fu, a differenza di quella di molti suoi contemporanei che si esplicò come un'arte gareggiante con la scultura antica, una continuazione e uno sviluppo dell'arte gotica attraverso i nuovi ideali del Rinascimento, cioè indirizzata verso particolari forme di sensibilità, verso il gusto del pittorico nella scultura, verso l'interpretazione della figura umana come espressione e non come bellezza formale.

A. Neppi. – *Mantegna.* – N. 123 della serie dei Profili – A. F. Formiggini, Roma, 1934-XII, pag. 70, 8 illustrazioni: L. 5.

Breve ma esauriente monografia del grande padovano, pregevole in sè e per essere forse la prima monografia dedicata al Mantegna in lingua italiana. La figura dell'artista, le sue opere, gli influssi della sua arte trovano nelle pagine del Neppi un caldo e convincente esaltatore.

Salvatore Aurigemma. – *Rimini - Guida ai più notevoli monumenti romani e al Museo Archeologico Comunale.* – Bologna, L. Cappelli, 1934-XII, pag. 90, con 83 illustrazioni: L. 10.

A un cenno storico, che è una lucidissima esposizione della storia dalle origini al VI secolo dopo Cristo, seguono le illustrazioni, esaurienti e perfette, dell'Arco d'Augusto, del Ponte d'Augusto o di Tiberio, dell'Anfiteatro e del Museo Archeologico. L'interesse maggiore è naturalmente per quest'ultimo, inaugurato il 28 ottobre 1932, e che, quantunque contenga un materiale noto da tempo, offre anche qualche pregevole novità, quali due grandi musaici scoperti da poco e una preziosa stele etrusca venuta recentemente alla luce e illustrata dallo stesso Aurigemma. Seguono una biografia assai ricca ed eccellenti riproduzioni dei nobili monumenti che fanno testimonianza della gloriosa vita di *Ariminum*.

Gino Tibalducci. – *Viaggi in casa.* – Bologna, Casa Editrice Aldina, 1934-XII: L. 10.

L'Autore sa cogliere assai felicemente l'anima e il carattere delle più seducenti città italiane (23 in tutto, più un capitoletto sui castelli valdostani) e sa tradurre in parole colorite e garbate le sue impressioni. Per questa fresca immediatezza verbale, si può scusare qualche inesattezza nella quale la fretta di schizzare rapidamente i suoi quadretti lo ha fatto incappare, come quando attribuisce «l'indelicata offerta del pane», s'intenda che sa di sale, a Cangrande, dimenticando che nei rapporti tra Bartolomeo della Scala (e, per estensione, Cangrande) e il poeta, nel dare e nel chiedere fu primo quello che tra gli altri di solito è il più tardo. Il libro è dunque un buon contributo alla letteratura turistica; ma se vi era un'opera che andava illustrata e illustrata con gusto, in modo da illuminare con l'imagine il sentimento del testo, era proprio questa.

Bazzocchi G. – *Vecchio Perù.* – L. Cappelli, Bologna, pag. 232, ill.: L. 50.

Nel ventennio della sua dimora in Lima, l'A. ebbe ad occuparsi della storia e dei monumenti incaici, argomento tuttora pieno di mistero e appunto perciò ricco di fascino. Il presente volume, frutto di quegli studi e di visite in luogo, tratta anzitutto dell'origine degli americani e dei primi abitatori del Perù e della civiltà preincaica, poi si diffonde sulla storia e sulla civiltà dell'Impero Incaico, esaminandone i caratteri alla luce dei monumenti e delle testimonianze esistenti. Particolarmente pregevoli e curiosi gli ultimi capitoli sulla medicina e la chirurgia nel Perù degli Incas. Ottime le illustrazioni.

M. Bressy. – *Guida sciistica delle Alpi Cozie Meridionali: Valle Maira.* – Lattes e C., Torino, 1934-XII, pag. 56, 45 fotoincisioni e 1 cartina.

L'Avv. Bressy, Presidente della Sezione Monviso (Saluzzo) del C. A. I., aggiunge alle molte che già ha acquistato una nuova benemerenza quale propagatore della conoscenza delle valli cuneesi. L'accurato volumetto, frutto di metodiche esplorazioni personali, rivela agli appassionati dello sci una zona di grande interesse e bellezza invernale.

Dott. LAMBERTO POZZO BALBI. – *L'isola di Cherso*. – Comitato Nazionale per la Geografia. – Roma, 1934-XII, pag. 160, con fotoincisioni e schizzi: L. 15.

E' il primo volume d'una nuova serie « Studi geografici sulle Terre Redente » che il Comitato Nazionale per la Geografia inaugura, sotto la direzione del Prof. R. Almagià della R. Università di Roma. L'opera, giudicata meritevole di premio negli annuali concorsi della R. Società Geografica, è frutto di indagini originali svolte dall'A., sotto la direzione e con la guida del Prof. A. Lorenzi, Direttore dell'Istituto di Geografia della R. Università di Padova. La monografia, illustrata da fotografie e da eccellenti schizzi, si divide in tre parti: caratteristiche fisiche dell'isola (situazione, configurazione, forme del terreno, idrografia, clima, flora, fauna), vicende storiche, antropogeografia attuale (demografia, caratteri degli abitanti, comunicazioni, agricoltura, allevamento, pesca, industria, commercio). Essa documenta, se ve ne fosse bisogno, l'italianità dell'isola, esamina le condizioni attuali dell'economia e indica, nelle risorse pescherecce e nelle comunicazioni con la terraferma prossime all'inaugurazione e conseguentemente nel turismo le vie della sua rinascita italiana. Studi di questa serietà e ampiezza sulle terre redente costituiscono un utilissimo contributo alla risoluzione di problemi che sembrano locali ma sono di importanza essenziale per la Nazione. Va perciò data al Comitato Nazionale per la Geografia la meritata lode per aver aggiunto, tra le sue pubblicazioni, questa nuova collezione, che bene si affianca ai preziosi volumi dell'Inchiesta sullo spopolamento montano.

WILLIAM D. PULESTON. – *La Spedizione dei Dardanelli*. – Traduzione dell'Ammiraglio V. De Feo. – A cura dell'Ufficio Storico della R. Marina, 1933-XI, 1 vol. di pag. 118: L. 10 (per i Soci del T. C. I. e i militari: L. 5).

Quest'opera, la cui ottima traduzione italiana è stata dall'A., Capitano di Vascello nella marina mercantile americana, espressamente dedicata agli Ufficiali della nostra marina, interessa particolarmente gli italiani studiosi dei problemi mediterranei, fra i quali la lotta per il dominio degli Stretti è certo uno dei più importanti; oltre a ciò, la spedizione dei Dardanelli è così densa di insegnamenti nel campo militare e marittimo per la vastità e complessità dell'impresa, che l'opera del Puleston, inquadrante l'aspra campagna in un sintetico e lucido disegno delle linee essenziali del conflitto, è da raccomandarsi a tutti gli studiosi dell'arte bellica navale.

ANTONIO CAPPELLI. – *Il Museo d'Arte Sacra del Duomo di Grosseto*. – Estratto da « Maremma », Bollettino della Società Storica Maremmana pubblicato dall'Istituto Fascista di Cultura, Grosseto, 1934-XII, pag. 18, 40 figure.

Illustra il Museo, di nuova istituzione e molto interessante, di cui abbiamo detto alla pag. 310 del Notiziario del fascicolo di agosto a. c.

Gen. CARLO GELOSO. – *La 65ª Divisione (15 Luglio-31 Ottobre 1917)*. – N. 12. Collana di Monografie Storiche sulla Guerra del 1915-1918, pag. 159. – Ministero della Guerra - Comando del Corpo di Stato Maggiore - Ufficio Storico, Roma, 1934-XII: L. 5 ciascuno.

Gen. GIUSEPPE PORTA. – *Con l'82º Fanteria sul Piave*. – N. 13. Collana di Monografie Storiche sulla Guerra del 1915-1918, pag. 97.

ISTITUTO CENTRALE DI STATISTICA. – *Catasto Agrario 1929-VIII*. – Fascicolo 38, *Provincia di Modena*, pag. 80; Fascicolo 48, *Provincia di Massa e Carrara*, pag. 33; Fascicolo 52, *Provincia di Ancona*, pag. 79; Fascicolo 87, *Provincia di Ragusa*, pag. 29; Fascicolo 90, *Provincia di Cagliari*, pag. 172. – Libreria dello Stato, Roma, 1934-XII: L. 15 ciascun Fascicolo.

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI – SERVIZIO IDROGRAFICO. – *Annali Idrologici 1931*. – Ufficio Idrografico del Magistrato alle Acque. Libreria dello Stato, Roma, 1934-XII, pag. 319, diagrammi e annessa carta: L. 100.

MINISTERO DELL'AERONAUTICA, AVIAZIONE CIVILE E TRAFFICO AEREO. – *Statistica delle Linee Aeree Civili Italiane - Anno 1933 (XI)*. – Libreria dello Stato, Roma, 1934-XII, pag. 324, carta e 13 grafici.

MARIO BETTI e G. B. BONINO. – *Le acque minerali dell'Alto Adige e del Trentino*. – Indagini chimiche e chimico-fisiche. Prima Parte. Reale Accademia d'Italia, Roma, 1933-XII, pag. 56, illustrato: L. 10.

F. SAVELLI. – *Materie prime d'Italia - Caolini ed Argille Nobili*. – Arti Grafiche « Astro », Roma, 1934-XII, pag. 92 con carta indicativa degli orizzonti geologici italiani di materie prime per la ceramica: L. 15.

GABRIEL FAURE. – *Pagine Romane* (Traduzione E.N.I.T.). – Società Ed. «Novissima», Roma, 1934-XII, pag. 201, col ritratto dell'A.: L. 10.

PIERO STICOTTI - MARIO NORDIO - BRUNO COCCANI - FEDERICO COCCANI - FEDERICO PAGNACCO. – *Pagine di Passione Giuliana. Volontari e Irredentisti nell'amore e nell'insegnamento di Guglielmo Oberdan.* – A cura dell'Ist. «G. Oberdan», Trieste, 1932-XII, pag. 219: L. 12.

COSTANTINO BARONI. – *Gli edifici di Vincenzo Seregni nella piazza dei Mercanti a Milano.* – Milano, Libreria Antiquaria, 1934-XII, pag. 48, con 8 illustrazioni: L. 10.

Trieste 1934-XII - La Storia, la Vita, il Domani. – Edito dal Comitato per il «Giugno Triestino», 1934, pagine 160 con ill.: L. 2.

LOUIS LALOY. – *Miroir de la Chine.* – Desclée De Bronwer et Cie., Parigi, 1933, pag. 340.

G. PAYRÈ. – *La Séduction Africaine.* – Théolier, St-Etienne, 1934, pag. 56.

La Direttissima Bologna Firenze. – Supplemento a «La Tecnica Professionale», luglio 1934-XII, pubblicato a cura del Collegio Nazionale degli Ingegneri Ferroviari Italiani col concorso dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, Firenze, pag. 46, con belle illustrazioni: L. 5.

F. C. JONES. – *L'evoluzione del Giappone a potenza mondiale.* – Traduz. di V. Albasini Scrosati. Casa Ed. A. Corticelli, Milano, pag. 230: L. 10.

Statistica dei Soci al 30 settembre 1934-XII.

Soci annuali che avevano pagato la quota al 30 settembre 1934		N. 174 674
Soci annuali iscritti per il 1934 alla stessa data		» 19 909
Soci vitalizi iscritti al 31 dicembre 1933	N. 219 534	
Nuovi Soci vitalizi iscritti al 30 settembre 1934 . .	» 6 913	
Soci vitalizi in corso di pagamento rateale al 30 settembre 1934	» 10 723	
		» 237 170
Totale Soci . . .		N. 431 753

Direzione e Amministrazione:
TOURING CLUB ITALIANO - Milano, Corso Italia, 10.

Condirettore responsabile
Prof. GIOVANNI BOGNETTI

Stampa: *Testo:* Società Grafica G. Modiano - Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100.
Notizie ed Echi e Pubblicità: Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7.

ANISETTA
MELETTI
Silvio Meletti
Ascoli Piceno

QUESTI NUOVI
SANDALI
AQUILA
DI GOMMA
DURANO 3 VOLTE
DI PIU DI QUELLI
DI CUOIO
FLESSIBILI
IGIENICI
ECONOMICI
PROVATELI OGGI STESSO
SOCIETÀ ITALIANA
INDUSTRIA GOMMA
& HUTCHINSON

B.P.D.
Universal
VICTORIA
S.4
le migliori
polveri e cartucce
da caccia e da tiro

SOCIETÀ GRAFICA G. MODIANO - MILANO

PREZZO L. 1,80